

**PETIT-DÉJEUNER PRESSE
ARMATEURS DE FRANCE / BRITTANY FERRIES**

« Application de la directive « soufre » au 1er janvier 2015 : quel impact économique ? quelles solutions technologiques ? »

Mercredi 18 juin 2014

Intervenants :

- ✦ **Jean-Marc ROUÉ**, Président de Brittany Ferries
- ✦ **Christophe Mathieu**, membre du Directoire de Brittany Ferries
- ✦ **Éric BANEL**, Délégué Général d'Armateurs de France
- ✦ **Patrick RONDEAU**, Responsable Environnement, Sécurité, sûreté, Armateurs de France
- ✦ **Blandine HUCHET**, Responsable Affaires européennes, Armateurs de France

Contact presse : Pasquine ALBERTINI - p-albertini@armateursdefrance.org ; 01.53.89.52.42. ; 06.24.35.45.43.

NOUVELLE RÉGLEMENTATION « SOUFRE » : UN OBJECTIF VERTUEUX, MAIS DES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE IRRÉALISTES ET DANGEREUSES POUR L'EMPLOI MARITIME

L'annexe VI de la convention internationale Marpol¹ et sa transposition à l'échelon européen : le calendrier intenable de la nouvelle réglementation « soufre »

C'est l'Organisation Maritime Internationale² (OMI) qui fixe la teneur en soufre des combustibles maritimes. Et c'est l'annexe VI de la Convention Marpol qui en organise la réduction progressive. Datant de 1997, le texte initial a été renforcé en 2005 puis 2008.

La version 2008 de la convention Marpol prévoit :

- ✦ dans les SECAs³ (Manche/Baltique/mer du Nord), passage de 1.5% à 1% en juillet 2010 puis à 0.1% le 1^{er} janvier 2015 ;
- ✦ Hors des SECAs, le taux est passé de 4.5% à 3.5% en 2012, et passera à 0.5% en 2020 ou en 2025 (la date définitive sera fixée par l'OMI en 2018, en fonction de la disponibilité des combustibles adéquats).

C'est en 2011 que l'Union européenne a amorcé l'intégration de ces nouvelles dispositions internationales avec, *in fine*, la directive 2013/33 du 21 novembre 2013. Elle reprend ainsi officiellement le calendrier irréaliste posé par l'OMI en fixant au 1^{er} janvier 2015 le passage à 0.1% de soufre dans les SECAs. Une transposition mécanique, sans interprétation, sans aucune prise en considération des réalités entrepreneuriales et techniques.

Le compte à rebours a donc bien commencé pour les armateurs français et européens.

Alors que notre industrie a toujours affirmé son attachement au principe d'une réduction des émissions de soufre, elle a également toujours alerté les autorités nationales et européennes sur la nécessité de prévoir un calendrier réaliste pour nos entreprises.

Cette échéance très serrée impose en effet aux armateurs français opérant des routes à courte distance dans les SECAs et soumis à la concurrence d'autres modes de transport une adaptation lourde et coûteuse de leur flotte, pourtant une des plus jeunes d'Europe. Avec elle, c'est tout l'écosystème économique en Manche/mer du Nord qui sera douloureusement impacté. Et la première victime de cette réaction en chaîne sera sans nul doute l'activité « ferry », porteuse de nos emplois marins.

Un calendrier d'autant plus impactant économiquement et techniquement que, fait inédit, cette nouvelle réglementation s'applique aux navires existants et pas uniquement aux navires neufs.

Une difficulté supplémentaire et de taille pour les compagnies maritimes !

¹ **MARPOL** : convention de l'OMI pour la prévention de la pollution comprenant 6 annexes. L'annexe VI traite de la pollution de l'atmosphère par les navires

² **ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)** : agence spécialisée de l'ONU pour les questions maritimes (Sécurité, environnement, formation)

³ **SULPHUR EMISSION CONTROLLED AREA (SECA)** : Zones de contrôle des émissions de soufre. Dans ces zones, le taux de soufre des combustibles doit être inférieur au reste du monde

Les autres dispositions de Marpol et leur transposition européenne

Dans sa transposition de Marpol en 2005, l'Union européenne avait fait le choix de la radicalité avec 2 mesures phares, dont elle est la seule initiatrice :

- ✦ Depuis le 1er janvier 2010, tous les navires doivent utiliser des combustibles à 0.1% lorsqu'ils sont à quai.
- ✦ Depuis 2006, la teneur des combustibles utilisés par les navires à passagers est limitée à 1.5% dans toutes les eaux européennes.

Les autres dispositions de la directive européenne 2013/33 du 21 novembre 2013 faisant suite à la version 2008 de Marpol :

- ✦ Teneur « globale » (hors SECAs et navires passagers) : 3.50% à partir de la transposition de la directive (18 mois après sa publication), 0.50% à partir du 1er janvier 2020, quelle que soit la décision de l'OMI. Il y a là un risque de divergence entre les droits international et communautaire, et donc une distorsion de concurrence dans certains cas. Se pose aussi la question de savoir comment les opérateurs pourront utiliser un combustible dont l'OMI aura considéré qu'il n'est pas disponible.
- ✦ Navires passagers : ils continueront à opérer à 1.5% jusqu'en 2020.

Un calendrier d'application trop serré : le risque d'une « double peine » pour l'emploi et l'environnement

Particulièrement exposés économiquement, les ferries français, et tous les navires au cabotage européen, sont soumis, en matière de protection de l'environnement, à des règles strictes, unanimement approuvées et respectées par la communauté armatoriale.

Son objection, aujourd'hui comme hier, n'a jamais concerné le principe de la réglementation, mais bien son calendrier de mise en œuvre.

Une application rigide et brutale du « 0.1% de soufre dans les SECAs » pourrait faire peser une épée de Damoclès sur la tête des compagnies françaises de ferry et de cabotage. **Car abandonner le fioul lourd pour du gasoil renchérra le poste « combustibles » de 40 à 50% ! Ce poste constituant lui-même une part importante des coûts opérationnels, les compagnies maritimes en concurrence avec un autre mode (terrestre ou aérien) verront leur compétitivité fortement atteinte.**

Si un aménagement du calendrier n'est pas obtenu, l'équation économique sera simple...et désastreuse : diminution du trafic, fermeture de lignes, destruction de plusieurs centaines d'emplois, report des trafics vers la route et, pour tous les automobilistes et routiers, augmentation du prix du gazole à la pompe !

La Commission européenne face à la problématique économique du passage au gasoil : de l'art de botter en touche

Selon l'article 7.2 de la directive révisée, la Commission européenne devait produire, le 31 décembre 2013 au plus tard, un rapport dans lequel elle examine les possibilités de réduction de la pollution de l'air en tenant notamment compte « des coûts des combustibles (et) de l'impact économique potentiel et du transfert modal observé ». **Aucun rapport n'a été publié ; interrogée, la Commission a renvoyé au Clean Air Package, qui ne porte en aucun cas sur le report modal.**

Pourtant, le risque est devenu réalité, fin avril 2014, avec l'annonce par DFDS de la fermeture d'une ligne UK-Danemark en septembre 2014.

Armateurs de France considère que des mesures préventives doivent être prises : aucune mesure de compensation n'est réaliste sur le plan commercial comme sur celui de l'emploi.

REUSSIR SA TRANSITION ÉCOLOGIQUE : UN CHALLENGE TECHNOLOGIQUE PASSIONNANT MAIS IMPOSSIBLE À RELEVER AU 1^{er} JANVIER 2015

Le Gaz Naturel Liquéfié⁴ (GNL), un carburant très prometteur mais qui nécessite de nouveaux équipements sur les navires ET dans les ports

Le GNL est considéré comme un carburant d'avenir pour le transport maritime car :

- ✚ il ne produit quasiment aucune émission d'oxyde de soufre et de particules⁵ et très peu d'oxydes d'azote ;
- ✚ il émet moins de CO₂ pour la même quantité d'énergie.

L'utilisation du GNL en tant que combustible maritime est mise en œuvre depuis de nombreuses années sur les navires méthaniers et cette industrie peut s'enorgueillir d'un sans faute en termes d'accident.

Le seul véritable frein à son développement en tant que combustible maritime réside dans la problématique de la logistique d'approvisionnement. Il y a actuellement 3 terminaux de stockage de GNL (2 à Fos et à Montoir de Bretagne) et le 4^{ème} (Dunkerque) sera bientôt opérationnel.

Il est donc nécessaire de créer des structures d'approvisionnement entre ces terminaux et les ports d'escale des navires. Ces structures peuvent être de différentes catégories. Il peut s'agir d'approvisionnement par camion vers navire ou camion vers installation de stockage à terre. Des études sont déjà engagées pour construire des navires avitailleurs soit purement GNL soit mixtes GNL-Fuel. Il est nécessaire d'intégrer d'autres consommateurs potentiels (usine, transport routier) pour mieux rentabiliser ces coûts d'approvisionnement.

Infrastructures GNL des navires et des ports : le « deux poids, deux mesures » de l'Union européenne

En mars dernier, Armateurs de France s'est associée à l'ECSA, la fédération européenne des armateurs, pour déplorer le positionnement décevant de l'Union européenne sur la question de l'équipement des ports en matière de Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

Intervenant dans le contexte de la directive européenne sur les émissions de soufre, l'accord a minima auquel a abouti le trilogue européen (Commission, Parlement et Conseil) mentionne seulement que les États membres devront veiller à ce qu'un « nombre suffisant » de grands ports européens se dotent de l'équipement nécessaire au ravitaillement GNL pour le transport maritime en...2025 !

Armateurs de France a jugé cette décision incompréhensible, l'Europe ne pouvant contraindre les armateurs à un calendrier aussi serré sans prévoir les aménagements nécessaires à terre. Le choix du GNL doit procéder d'un effort collectif et simultané : les grands ports européens doivent se doter des infrastructures nécessaires au même rythme que les armateurs.

L'enjeu aujourd'hui est de créer une dynamique de développement qui s'étende non seulement au transport maritime mais également à l'ensemble de la chaîne logistique.

⁴ **GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ** : méthane stocké et transporté en phase liquide à -162°Celsius

⁵ **OXYDES DE SOUFRE (SOX) ; OXYDE D'AZOTE (NOX) ; PARTICULES (PM)** : produits résultant de la combustion de combustible fossile ayant des impacts en termes de santé ou d'environnement

Les laveurs de gaz ou scrubbers⁶ : une technologie en cours de développement dans la propulsion maritime

Les réglementations permettent d'utiliser du combustible avec un taux de soufre supérieur à la réglementation, à condition de traiter les gaz d'échappement et d'obtenir de façon permanente, un niveau équivalent d'émission de soufre. **Les scrubbers permettent d'utiliser du Fuel résiduel et néanmoins de respecter les normes environnementales.**

La technologie du scrubber n'est pas applicable à tous les navires. Son installation nécessite beaucoup de volume dans les espaces machine et oblige à installer des appareils très lourds qui peuvent réduire la stabilité des navires.

Il s'agit d'une technologie mature dans les industries à terre, mais qui débute pour ce qui concerne la propulsion maritime.

Il existe deux types de scrubbers ;

- ✚ **les scrubbers à boucle ouverte**, qui rejettent dans la mer le produit de lavage des gaz. La réglementation prévoit des normes de rejet permettant de garantir que ces rejets n'ont pas d'impact négatif sur la qualité de l'eau. Néanmoins, **certains ports interdisent leur utilisation à quai, ce qui réduit leur intérêt ;**
- ✚ **les scrubbers à boucle fermée.** Ils nécessitent de stocker les résidus à bord et exigent également que les ports s'équipent d'installations de réception de ces déchets.

Quel choix pour l'armateur ?

Il n'est pas question de privilégier une solution par rapport à une autre. **Chaque armateur doit faire un choix** qui repose, en particulier, sur les éléments suivants :

- ✚ Le type et l'âge du navire
- ✚ Le taux de présence dans les ECA
- ✚ La disponibilité éventuelle du Gaz Naturel Liquéfié
- ✚ La capacité du navire à accepter un scrubber
- ✚ L'existence d'un cadre réglementaire clair et stable

⁶ **LES LAVEURS DE GAZ OU SCRUBBERS** : Les scrubbers sont des tours de lavage des gaz d'échappement qui permettent de réduire les émissions de polluant dans l'atmosphère

UNE TRANSITION ENERGETIQUE « AU PAS DE CHARGE » : L'IMPOSSIBLE PARI DES ÉTATS MEMBRES ET DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Le combat d'Armateurs de France et de la UK Chamber of Shipping en faveur d'une période de transition : l'enjeu de la « route to compliance »

Ce qui fonde la « route to compliance », c'est tout simplement le bon sens.

Face au constat très simple que le calendrier du 1^{er} janvier 2015 n'est pas viable économiquement, elle tend à obtenir de la Commission européenne l'aménagement d'une période de transition. Et ce afin de permettre aux compagnies maritimes d'être matures, tant dans leurs outils techniques alternatifs que dans leur modèle économique, pour le passage à 0.1% de soufre dans les SECAs.

La « route to compliance » c'est laisser un temps raisonnable à l'innovation technologique pour sauver l'emploi maritime en Manche/Baltique/mer du Nord. Il ne s'agit pas d'un chèque en blanc aux armateurs : pour bénéficier de cette période de transition limitée, ils devront être confrontés à un risque de report modal inverse, et présenter un plan de transition solide.

Voir en annexe le document « route to compliance » élaboré par Armateurs de France et la UK Chamber of Shipping.

Le plan d'action de nos voisins britanniques pour la « route to compliance »

Afin d'attirer l'attention du gouvernement anglais sur ce sujet, et de s'assurer de son soutien actif auprès de la Commission, la UK Chamber of Shipping a lancé une « semaine d'action » avec :

- ✦ des actions de communication médias (voir en annexes articles de presse).
- ✦ des actions politiques : débat, le 18 juin, avec le ministre des Transports à la Chambre des communes, sous l'égide de Karl Tuner, MP de Hull East (port potentiellement affecté par la fermeture de lignes).

Le déblocage tardif d'aides nationales et européennes : un soutien public réel mais qui intervient alors que les jeux sont faits !

⇒ Les aides nationales

Fin mars 2014, le ministère des Transports a lancé l'Appel à Manifestation d'intérêt « Aides aux investissements pour des ferries propres ». Doté d'un montant de 80 millions d'euros, il concerne les navires à passagers de plus de 10.000 UMS et s'articule autour de deux axes :

- ✦ Le GNL (cuves à membranes) est privilégié
- ✦ Les scrubbers, les cuves GNL C et les SCR

Pour être éligible, les travaux doivent concerner l'acquisition de navires ou retrofiting, de navires sous pavillons français utilisés entre des ports communautaires. Seules les dépenses au-delà d'un investissement de référence sont éligibles :

- ✚ avant le 31 décembre 2014, ce niveau de référence est un navire fonctionnant au HFO⁷ ;
- ✚ à partir du 1er janvier 2015, ce sera un navire avec scrubber, ce qui aura pour effet de diminuer le montant éligible.

Le taux de cofinancement dépend du montant global des travaux et de leur nature :

- ✚ >7.5 M d'Euros : 50% si GNL et 25% pour des scrubbers installés avant le 31 décembre 2014 ;
- ✚ <7.5 M d'Euros : 35% si GNL et 17,5% si scrubbers pour des scrubbers installés avant le 31 décembre 2014.

Ce montant se décompose en 1/3 de subvention et 2/3 d'avance remboursable (après 2 ans d'exploitation et étalé sur 5 ans).

La fin de la période d'appel à projet est fixée au 31 décembre 2015.

⇒ Les aides européennes

Les financements RTE-T constituent le principal mécanisme d'aide européen. Ils ont évolué fin 2013, tant en ce qui concerne les orientations de l'Union Européenne pour le développement de ce réseau et le mécanisme de financement lui-même (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, dit MIE).

Le MIE est doté de 26 milliards d'euros pour les transports pour la période 2014-2020, attribués par appels à projets annuels. Le concours financier européen peut prendre la forme de subventions, de passation de marchés ou d'instruments financiers. Le taux de co-financement est de 50% pour les études, et de 30% pour les actions de soutien au développement des autoroutes de la mer.

Jusqu'à présent, les conditions d'éligibilité étaient trop restrictives : les fonds étaient réservés aux seuls projets pilotes, ce qui empêchait les armateurs de commander/retro-fitter plusieurs navires d'y prétendre. La Commission Européenne a entendu les demandes d'Armateurs de France, et les nouveaux programmes de travail, adoptés en avril 2014, ne sont pas limités aux projets pilotes.

Reste à savoir quel budget sera dévolu aux autoroutes de la mer dans les appels à projets qui seront lancés en septembre.

De plus, les aides ne sont plus une réponse suffisante : **en l'absence de tout obstacle financier, il n'est pas réaliste d'envisager de commander et de recevoir X navires neufs, et de retro-fitter X navires, d'ici le 1^{er} janvier 2015. Une période de transition doit donc être envisagée : c'est l'objet de la « route to compliance ».**

⁷ Fuel résiduel

Le Forum Européen pour le transport maritime durable (ESSF) : un outil intéressant mais à l'impact limité sur la question du soufre

Lorsque la France a évoqué les difficultés liées à l'Annexe VI de la Convention Marpol au Conseil Transports de décembre 2012, puis en groupe de travail en janvier 2013, la Commission européenne a bloqué sa proposition de réviser l'annexe VI, et a annoncé la création d'une plateforme d'échange.

La décision créant cette instance a été adoptée par la Commission européenne le 24 septembre 2013. Trop tard, là encore, pour répondre aux nombreuses questions soulevées par le dossier du soufre.

Le forum est composé de 28 représentants des Etats membres, et de 32 représentants de l'industrie désignés par le Directeur Général de la DG MOVE après appel à candidatures (cinq sièges étaient alloués aux armateurs). Il doit assister la Commission européenne dans la mise en œuvre de ses actions et programmes pour la promotion d'un transport maritime durable, et fournir une plateforme d'échanges entre Etats membres et acteurs du transport maritime.

La première session plénière du forum a eu lieu le 27 novembre 2013. Depuis, les sous-groupes se sont réunis deux fois, et la deuxième plénière a lieu le 26 juin. Les travaux qui y sont menés sont indéniablement intéressants - l'implication de la France est à saluer - mais aucune proposition concrète sur le soufre ne pourra être produite à temps. En revanche, c'est là un outil qui pourra être utile pour d'autres sujets.

CONCLUSION

Le transport maritime n'a plus aujourd'hui à démontrer son implication, totalement volontaire, dans la préservation de l'environnement. Il s'est doté, via l'OMI, véritable ONU de la mer, d'une réglementation très stricte en la matière. En outre, cette réglementation évolue constamment au fil des problématiques environnementales.

Il ne représente ainsi qu'une faible part de la pollution des mers et océans et moins de 3% des émissions dans l'air. Il émet 5 fois moins de CO2 que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien.

Depuis 15 ans, le transport maritime a considérablement réduit son impact environnemental, malgré une augmentation massive du commerce mondial transitant par la mer. Le nombre de pollutions par hydrocarbure a été diminué de 90%.

Dans le dossier du soufre, ce que les armateurs français (et européens) réclament, c'est du temps, tout simplement. Du temps pour mettre au point techniquement leur transition écologique. Du temps pour préserver et développer un modèle économique viable, garant des emplois marins.

Les faits sont têtus : l'échéance du 1^{er} janvier 2015 est intenable. Les armateurs français se montreront particulièrement obstinés, aux côtés de leurs homologues britanniques, pour obtenir de la Commission européenne la concrétisation de la « *route to compliance* ». Il est indispensable que le Ministère des Transports en défende le principe auprès des Commissaires chargés de l'Environnement et des Transports.

ANNEXE 1 : LE DOCUMENT « ROUTE TO COMPLIANCE » D'ARMATEURS DE FRANCE ET DE LA UK CHAMBER OF SHIPPING



SULPHUR EMISSIONS – ROUTE TO COMPLIANCE

Switching to low-Sulphur fuel will be, by far, the most prevalent means of meeting the ECA regulations in 2015; indeed, most shipowners have not raised concerns and do not question this obligation. For those transiting the Emission Control Areas or for whom operating in the ECAs is only a small part of their trade profile, this will not be a significant burden. For those, however, that operate for most if not all of their time in ECAs and compete with land transport, the 2015 regulations provide a significant challenge and, for some, an insurmountable challenge that will force them out of business. A pragmatic and evidence-based route towards compliance needs to be developed for these few vessels that does not drive them out of business with all the attendant negative consequences.

1 Economic case⁸

- General case – range of studies over years including [Antwerpen-Leuven](#) (2010) [ENTEC](#) (2010) and [AMEC](#) (2013).
- Considerable increase in operating costs whatever option is followed, thereby severely damaging competitiveness.
- Harmful impact in environmental terms as a result of modal back shift.
- Continuing questions/uncertainties and concern in shipping companies regarding the true state of the options of alternative technologies in regard to scrubbing and alternative fuels, from a technical, regulatory and cost perspective.
- Societal/community impacts on those routes where services will be forced out of business.

2 Proposal for transitional arrangement

General:

Except for specific routes and ships meeting the requirements as described below – all shipping within ECAs will meet the 1 January 2015 deadline on time.

- A short and defined transition period, ending on 1 January 2020 at

⁸ See Annex I for further developments on the economic case

the latest⁹ is sought to facilitate compliance by shipping on those exceptional routes. Eligible companies will start taking the appropriate compliance measures as soon as possible and will complete them by the agreed date.

- After that agreed period, all ships without exception will comply with the 0.1% requirement – through use of either low-Sulphur fuel, exhaust scrubbers, or alternative fuels.

On the specified routes only:

- After 27 November 2012 (the date of publication of the EU Directive), all new ships ordered must either be configured for low-Sulphur fuel use, or fit exhaust scrubbers, or be equipped for alternative fuel.
- All ships to which the transitional arrangement applies must be included in a formal company plan presented to/approved by the flag state, under which the ship operator must set out a clear and practical programme and time-table for achieving compliance within the required time-frame – either through ordering a replacement newbuild or through the retro-fitting of existing ships.
- For ships trading partly inside an ECA and partly outside, consideration should also be given to 'averaging' as a mechanism for encouraging and facilitating early take-up.

3 Restrictions and other parameters

- The special arrangements for compliance will apply only to those routes where it can be demonstrated that significant societal and economic harm will result from the introduction of the 0.1% limit in 2015.
- This should be derived from and evidenced by an assessment of the increased cost of the low-Sulphur fuel and of the cost and/or availability of compliant technology. The application should demonstrate the consequent increase in the ticketing price and loss of customers, the knock-on impacts in terms of the threat to earnings on particular routes and to the viability of the service and/or the company¹⁰ using the same methodology and providing an equivalent level of information as far as is practical as employed by AMEC in its 2013 study. It should include data on direct and indirect job losses.

4 Other aspects

- **Legal basis** – this is a secondary consideration at present, while industry and governments together consider the nature and scale of the issue. However, industry considers that there are two clear options:

⁹ This date is put forward by the industry, both for ease of reference, since it is the date agreed by the EU for the implementation of the so-called global 0.5% limit, and because six years is a reasonable and justified timeframe to plan and implement major investments. However, the authorities may set a shorter period on an ad-hoc basis, based on their assessment of a company's specific route to compliance.

¹⁰ The route to compliance might be route-based or company-based, depending on individual situations. In some cases, it is indeed possible that, while some routes will remain viable, the closure of others will threaten the global situation of the company.

transitional arrangements as envisaged in the preamble and substantive articles of the EU Sulphur directive and MARPOL Annex VI, regulation 3¹¹ and

the suspension of controls or sanctions on a discretionary basis as between the two or three parties involved (two port states and eventually one different flag state) at the two ends of the service (NB precedent of the 'at berth' limits introduced in 2010, on the basis of a Commission decision adopted in consultation with member states, after the industry voiced its concerns).

- **Nature of scrubbing systems** – it is essential, generally as well as in this transitional arrangement, that the European Commission remains in line with the EU Sulphur Directive and accepts that the scrubbing technology option includes open-loop as well as closed-loop scrubber systems. It is essential that national or port regulators do not gold plate the regulation to eliminate the use of open loop scrubbers.
- **Reducing the risk of competition distortion:** the industry does not envisage significant competition distortion between shipping companies as a result of this scheme. However, flag and port states should be encouraged to liaise, in order to ensure that their companies' routes to compliance are of similar nature¹².
- **Environmental impacts** – Member states and the European Commission should also take into account wider benefits that will be achieved through encouraging compliance through alternative technologies eg through the alleviation also of NOx and PM emissions. The route to compliance will demonstrate that environmentally positive outcome rather than encouraging modal shift and route closures.¹³

5 November 2013

¹¹ Attention is drawn to the precedents in the USA: while the EU member states have not chosen this route, the door to transitional arrangements has been open at IMO, without raising opposition, and without undermining the spirit of MARPOL Annex VI.

¹² See Annex 2 for further explanations on this point.

¹³ The environmental benefits of an agreed route to compliance are further described in Annex 3.

ANNEXE 2 : REVUE DE PRESSE AUTOUR DE LA « SEMAINE D'ACTION » DE LA UK CHAMBER OF SHIPPING

worldmaritimenews.com
13 juin 2014

WORLD MARITIME NEWS

HOME NEWS BY TOPIC REGIONAL NEWS EN

ABOUT CONTACT NEWSLETTER TELL YOUR FRIEND REPORT YOUR NEWS ADVERT

UK Chamber of Shipping Pushes for Sulphur Regulations

Posted on Jun 13th, 2014 with tags [debate](#), [Houses of Parliament](#), [SHIPPING](#), [sulphur reg](#)

The UK Chamber, with the support of Karl Turner MP and other cross-party MPs, has secured a debate in the Houses of Parliament on Wednesday June 18 to discuss the huge economic and environmental impact of impending sulphur regulations.



The debate will be the central point of a week intending to show Government what it should be doing to ensure that whilst the environmental goals are met, it is not done in a manner that will damage jobs, businesses and indeed the environment itself.

The Chamber supports the move to reduce sulphur emissions and the introduction of tough new limits from Jan 1, 2015.

There are two ways of doing this: either by using low sulphur fuels, or fitting specialist technology to ships.

A sharp increase in demand for low sulphur fuel will see a massive spike in costs both for shipowners and potentially for ordinary diesel car users – so there is a need to use the new technology instead.

But that technology is only now beginning to work, and could take up to two years to fit properly to all of the ships.

A report by AMEC recently said if the new regulations are implemented before the technology is ready, then 2,000 UK jobs could be lost, thousands more lorries will clog up the roads and 12 million tonnes of additional CO2 will be emitted into the atmosphere unnecessarily.

Reducing sulphur is a job that needs doing, but it needs to be done in a pragmatic way that protects jobs as well as the environment. It is important for the EU to understand the practical realities the shipping industry faces, and give the industry the time needed to comply.

June 13, 2014

Shipping

Home UK World Companies Markets Global Economy Lex Comment
Energy Financials Health Industrials Luxury 360 Media Retail & Consumer Tech T

Last updated: June 12, 2014 10:45 am

MPs warn over ship emissions rules

By Andrew Bounds and Chris Tighe



Tighter international controls next year on sulphur emissions from ships will increase the price of diesel, cost 2,000 jobs and close some ferry routes, adding to road congestion, MPs representing port constituencies will warn next week.

A cross-party group is to lobby the government to amend the rules to give industry time to adapt.



More

ON THIS TOPIC

Chinese premier to meet the Queen
Liverpool kicks off business festival
UK trade deficit widens in April
Abe visit spurs nuclear deal

IN SHIPPING

Maersk rejects tanker deal bribery claims
Maersk raises profit guidance
Peel signs £100m Liverpool crane deal
Hapag-Lloyd joins forces with Chile's CSAV

The sulphur content of fuel must fall to 0.1 per cent in January 2015 in the North Sea and English Channel to cut pollution.

A report by Amec, the consultants, says most operators will switch from heavy fuel to lighter marine diesel, which is about 50 per cent more costly, to meet the target. Higher demand for marine diesel, which comes from the same refineries as car diesel, could raise the UK pump price by 2.8p a litre, costing drivers and hauliers £700m a year.

Fuel costs for operators on UK sea routes could rise by more than £300m, with ticket prices going up between 5 and 29 per cent, forcing 1.3-3.6m tonnes of freight on to roads, Amec says.

One route is already closing as DFDS, the Danish operator, last month announced it would end the service between Harwich and Esbjerg, in Denmark, in September after almost 140 years because of declining demand and the £2m annual cost of cleaner fuel. It is also shutting a Lithuanian route.

Karl Turner, Labour MP for Hull East, who has secured a Westminster debate on the issue on June 18, said: "The Humber is the UK's busiest trading route and I am deeply worried that this legislation will see the withdrawal of shipping routes from Hull next year."

The Port of Tyne, which Thursday will announce record cargo volumes and turnover, says the legislation is hitting its cruise ship bookings for next year. Several Scottish ports, including Invergordon, the UK's third top port for transit passengers after Guernsey and Dover, are also concerned.

The UK Chamber of Shipping wants David Cameron, prime minister, to lobby Brussels to buy time to fit scrubbers to clean existing fuel or retrofit ships to use liquid natural gas, both of which cost up to £2m per vessel.

Guy Platten, chief executive, said that it supported "tough new limits" aimed at saving lives, but needed up to two years.

"But sharp increases in demand for low sulphur fuel will see a massive spike in costs both for shipowners and potentially for ordinary diesel car users."

Carsten Jensen, senior vice-president of DFDS, said: "There is no doubt that this legislation will lead to higher prices for sea transport. As one of the pioneers of scrubber technology, we have invested around £100m in scrubbers, which we are planning on installing in 21 of our 50-strong fleet of ships."

The EU's sulphur directive is derived from an International Maritime Organisation decision in 2008. The IMO sought a 2020 deadline to cut sulphur to 0.5 per cent but some countries, including the UK, pushed for tighter rules in the most polluted areas. These Sulphur Emission Control Areas (Seca) cover the North Sea, Channel, Baltic and the coasts of Canada and the US.

A European Commission spokesman said: "The EU has transposed an international IMO convention agreed by member states."

He agreed that it would have a detrimental impact on some companies but said state aid rules had been relaxed to allow governments to subsidise ship conversion.

Jens Holger Nielsen, chief executive of Rotterdam-based Samskip, which runs freighters to the Humber, said: "It is a cut-throat market with very inadequate net margins. These margins do not allow for reinvestment in assets. This will shut transport routes and companies across Europe."

A spokesman for the Department for Transport said: "Reducing emissions from ships will bring significant health and environmental benefits. The shipping industry has, until now, been subject to far less stringent sulphur controls than other modes of transport."

RELATED TOPICS UK trade, United Kingdom, UK employment

Copyright The Financial Times Limited 2014. You may share using our article tools. Please don't cut articles from FT.com and redistribute by email or post to the web.

ANNEXE 3 : LETTRE OUVERTE DE L'ECSA, LA FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES ARMATEURS, POUR DEMANDER UNE APPLICATION RÉALISTE DE LA DIRECTIVE « SOUFRE »



Brussels, 18 June 2014

Open letter to EU Member States and the European Commission

Implementation of the EU Sulphur Directive must be harmonised and realistic

Dear Madam, Dear Sir,

Today is the deadline by which EU Member States have to transpose the European Sulphur Directive into national legislation. The provisions of this Directive will enter into force on 1 January 2015. In practice, this means that ships sailing in Emission Control Areas (ECAs) will then have to ensure that bunker fuels with a sulphur content of maximum 0.1% are used or that the same level of emissions is reached by the use of alternative fuels or compliant abatement techniques.

The introduction of low sulphur fuel norms in ECAs marks an important period of change for the shipping industry whereby environmental regulation has become a prime driver. This however cannot be to the detriment of competitiveness. Establishing legal certainty about proper compliance and enforcement together with a fair level playing field between shipping operators and between transport modes are therefore a must.

European shipowners, represented through ECSA, are committed to fully comply with the requirements of the Sulphur Directive and with the corresponding requirements of MARPOL Annex VI.

However, in order to comply, we urge Member States and the Commission to clarify without any further delay how they intend to apply and harmonise enforcement policies.

While the priority of Port State Control should lie on any non-compliance with the Sulphur Directive, vessels that are experiencing contaminations of compliant fuel by residues of Heavy Fuel Oil (HFO) during the switch-over process, or that encounter technical or operational problems that may lead to incidental non-compliance should be regarded as compliant and should not be faced with draconian measures or penalties.

In this respect, we believe that the Commission's proposal to establish a wide targeting programme based on sampling is misleading, since isolated samplings do not effectively reflect the fuel quality and may cause problems at random. Sampling should only be used if there are clear grounds of non-compliance. Control of bunker delivery notes and oil record books should prevail, in accordance with the current provisions of the Sulphur Directive itself.

With about six months to go before the implementation deadline elapses, a number of other fundamental regulatory and practical uncertainties continue to exist, which, if not urgently resolved, will make compliance a most challenging task.

European Community Shipowners' Associations

The following points are most pressing and need a clear and common stance from Member States and/or the Commission:

- The acceptance of any unintended operational non-compliance situations related to marginal deviation in sulphur emissions. These are mainly due to momentary malfunctioning of equivalent abatement methods (i.e. scrubbing technology or boil off/HFO mixture by steam LNG carrier vessels) or deviation of the sulphur content in the otherwise compliant fuel by potential contamination during bunkering operations or during the process of switching fuel onboard in a safe manner.
- The acceptance of the use of open-loop and/or closed-loop scrubber systems in EU waters and port areas. The current uncertainty not only jeopardises investments already made by operators, but also hampers the commissioning of future installations.
- Whilst considered as a rather medium-term option, the uptake of LNG as an alternative fuel should receive proper attention for a smooth and easy interaction between shipowners, ports and LNG suppliers. A similar approach should also be taken to allow the realistic use of any other alternative fuels (e.g. methanol).

Operational and commercial realities furthermore dictate that decisions about compliance options need to be taken well in advance of the implementation deadline. In this respect, a concrete bottleneck for retrofitting vessels with scrubber equipment may result from congestion of orders for relevant technology supply and modification slots at shipyards. This could in turn lead to speculation risks and costs and may create disturbances in tonnage availability and schedules by the end of 2014.

In general, we believe that shipowners that have made irrevocable investments in good faith to be compliant in time, but are facing some of the uncertainties and problems listed above, should be able to rely on well-defined and strictly limited transitory exemptions, such as extended compliance paths.

Finally, we must emphasise that financing alternative compliant technologies still represents a huge challenge: public financial aid comes late and is limited and financial institutions are very reluctant to cover the risk of green shipping loans.

In view of the second plenary meeting of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF) on 26 June, we call upon Member States and the Commission to take their responsibilities in providing adequate and unequivocal answers on these outstanding points within the shortest delays possible. We reconfirm our commitment to contribute constructively to the work of the ESSF, whereby we especially focus on ways and means to ensure that shipping remains both sustainable and competitive and does not lose out to other transport modes.

We must nevertheless issue a firm warning that time is running out fast.

Sincerely yours,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Verhoeven".

Patrick Verhoeven
Secretary General