

L'applicabilité du Recueil IGF : quel périmètre pour la réglementation de sécurité des navires utilisant des gaz ou autres combustibles à faible point d'éclair ?

Pierre-Antoine ROCHAS

Étudiant, Master 1 Droit européen et international, Université de Nantes
Master 2 Droit et management des activités maritimes
Université d'Aix-Marseille, France

GNL. Trois lettres qui, pour le milieu maritime, résonnent aujourd'hui comme une échappatoire dans le contexte de la transition énergétique. Les activités maritimes ont beaucoup pollué mais s'engagent désormais sur la voie d'une réduction drastique de leurs émissions d'oxyde de soufre, d'azote et de CO₂. Non plus qu'un choix, cette réalité est contrainte par une échéance : au 1^{er} janvier 2020, date d'entrée en vigueur des plafonnements d'émissions polluantes imposés par l'Annexe VI de la Convention MARPOL (règle VI/14), les fuels lourds utilisés jusqu'alors par la part la plus grande de la flotte mondiale seront de fait prohibés¹.

Dans ce contexte, le gaz naturel liquéfié utilisé comme combustible marin emporte une large adhésion. Moins polluant, moins cher, ce nouveau carburant marin constitue une solution adéquate pour répondre aux enjeux environnementaux et aux contraintes réglementaires. Pourtant le GNL n'est pas la seule voie énergétique à long terme pour l'industrie maritime : il s'inscrit comme le premier d'une série de nouveaux combustibles gazeux et plus largement de nouveaux combustibles à faible point d'éclair. Le point d'éclair désignant « *la température [...] à laquelle un produit dégage suffisamment de vapeurs inflammables pour s'enflammer* » selon la Convention SOLAS (règle II-2/3, §24), ces combustibles regroupent tous ceux dont le point d'éclair est inférieur à 60°C comme par exemple l'hydrogène utilisé pour les piles à combustible ou les alcools méthylique et éthylique. Ceux-ci étaient originellement prohibés par la Convention SOLAS (règle II-2/4, §2.1.1) jusqu'à ce que des exemptions soient aménagées, historiquement pour les transporteurs de gaz en vrac avec l'adoption du Recueil IGC et plus récemment avec l'adoption d'une réglementation dédiée : le Recueil IGF (Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair).

L'interdiction des combustibles à faible point d'éclair s'appuyait sur le constat de leur dangerosité : aux risques évidents d'explosion et d'inflammation du combustible ou de ses vapeurs s'ajoutent également des risques de dommages matériels et corporels liés à son stockage à très basse température (-160°C)². La construction et l'exploitation de navires utilisant de telles substances pour leur propulsion exigeaient donc une réglementation stricte de leurs conditions d'utilisation. Le Recueil IGF sera ainsi adopté le 11 juillet 2015 par le Comité de la sécurité maritime avec la Résolution

¹ Voir notamment : L. FEDI, « Le transport maritime international face à la pollution atmosphérique : enjeux du 21^e siècle », *DMF*, n°737, 2012.

² Pour plus de détails voir : J. HERDZIK, « LNG as a marine fuel – Possibilities and problems », *Journal of KONES Powertrain and Transport*, Volume 18, n° 2, 2011, p.171-172.

MSC.391(95)³, sur la base d'une réglementation norvégienne pionnière en la matière⁴ et de directives intérimaires produites en 2009 avec la Résolution MSC.285(86)⁵ par les comités de travail de l'OMI mais alors jugées incomplètes⁶. Ce nouveau corpus normatif entend régir tous les aspects de l'utilisation des gaz et autres combustibles à faible point d'éclair par les navires (conception, équipement, soutage, formation des équipages notamment). Guidé par une approche fondée sur les objectifs, le texte livre une réglementation technique et particulièrement détaillée pour les navires au GNL, ainsi que des dispositions générales pour ceux utilisant d'autres combustibles à faible point d'éclair. Cette réglementation internationale sera complétée de règlements des sociétés de classification⁷, des interprétations livrées par l'IACS⁸ et de dispositifs nationaux.

L'émergence de réglementations aussi spécifique pose néanmoins une question essentielle : quelles peuvent être les limites à leur application ? Il est donc nécessaire de questionner le périmètre du Recueil IGF dont l'applicabilité détermine celle de toute autre réglementation de sécurité complémentaire, spécifique aux navires objets de cette étude. Ce champ d'application commun est encadré par la partie II-1/G de la Convention SOLAS telle qu'amendée en 2015 par la Résolution MSC.391(95)⁹ suite à l'adoption du Recueil IGF. Si le texte a vocation large à s'appliquer dans l'espace et dans le temps (§ I.), plus critiquable est l'étendue de son champ d'application matériel (§ II.).

§ I. Une réglementation récente au champ d'application spatio-temporel englobant

Le Recueil IGF impose des exigences de sécurité renforcées à destination d'une flotte de navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair encore en devenir (A.), exigences rendues efficaces par leur application à échelle globale et nationale (B.).

A. Des exigences de sécurité renforcées pour une flotte au GNL en croissance

Comme toute réglementation de l'OMI, l'entrée en vigueur des dispositions du Recueil IGF et donc par extension de toute réglementation de sécurité applicable aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair est soumise au mécanisme des clauses d'antériorité, autrement connues sous leur dénomination anglaise « *grandfather clauses* ». Les nouvelles règles ne s'appliqueront donc qu'aux navires construits après une date déterminée. La règle II-1/56 de la Convention SOLAS dispose ainsi que les prescriptions du Recueil IGF s'appliquent aux navires « *dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date* » (§1.1) ; ou s'il n'y a pas de contrat de construction « *dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 2017 ou après cette date* » (§1.2) ; ou « *dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date* » (§1.3). La dimension tardive de l'entrée en vigueur du Recueil IGF, due

³ OMI, Résolution MSC.391(95) adoptée le 11 juin 2015, *Adoption du Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Recueil IGF)*.

⁴ Norvège, Regulation of 17 June 2002 No. 644 concerning cargo ships with natural gas fuelled internal combustion engines ; Regulation of 9 September 2005 No. 1218 concerning the construction and operation of gas-fuelled passenger ships.

⁵ OMI, Résolution MSC.285(86) adoptée le 1^{er} juin 2009, *Directives intérimaires sur la sécurité des installations de moteurs à gaz naturel à bord des navires*.

⁶ C'est notamment l'analyse livrée par plusieurs universitaires des Universités de Plymouth et de Dalian qui soulignaient en 2015 les « *lacunes du corpus* » relativement au soutage des navires et à la formation de leurs équipages. Voir : J. XU *et al.*, « The Use of LNG as a Marine Fuel: The International Regulatory Framework », *Ocean Development & International Law*, Volume 46, Issue 3, 2015.

⁷ Prenons en exemple les travaux du Bureau Veritas et Det Norske Veritas : Bureau Veritas, *Gas Fuelled Ships*, Rule Note NR 529, 2017 ; DNV, *Rules for Classification of Ships / High Speed, Light Craft and Naval Surface Craft. Gas fuelled ship installations*, Part.6, Chapter 13, 2001.

⁸ IACS, *Interpretations of the IGF Code*, 2018.

⁹ OMI, Résolution MSC.392(95) adoptée le 11 juin 2015, *Amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée*.

aux retards¹⁰ dans l'élaboration des règles est critiquable, mais celui-ci englobe malgré tout la plupart des navires au GNL à construire. La flotte non-soumise à ces dispositions reste réduite. Peu de possibilités existent de se soustraire à la nouvelle réglementation si bien que même les armateurs qui convertiraient leurs navires construits avant ces dates à l'utilisation de GNL devraient tout autant s'y conformer comme le précise la Convention SOLAS (règle II-1/56, §2).

Si les navires non-soumis au champ d'application temporel du Recueil IGF restent peu nombreux, leur cas génère à la marge une difficulté évidente : quelle réglementation leur est applicable ? Cette question intéresse plus particulièrement les navires construits sous le régime du droit norvégien (la plus importante flotte au GNL actuellement¹¹) et qui seraient vendus à l'étranger. Les bâtiments jusqu'alors soumis à une réglementation stricte engageraient alors leurs nouveaux armateurs vers une incertitude juridique. Dans les pays aux standards de sécurité élevés, leur interdiction ou leur mise en conformité avec la réglementation internationale, sera selon toute logique requise. La situation semble plus délicate dans le cas où certains de ces navires passeraient sous pavillon d'un État n'ayant pas les moyens optimaux de contrôler leur sécurité, problématique globale des pavillons de complaisance. Dans cas de figure précis il pourrait s'agir d'acquérir et d'armer en urgence des navires conformes au plafonnement des émissions d'oxydes soufre et de particules imposé par la Convention MARPOL.

De fait cette question met en relief les vides juridiques que peuvent plus communément générer les « *grandfather clauses* » lors de la réglementation d'un sujet nouveau. En l'espèce la règle II-1/56 de la Convention SOLAS ignore purement et simplement la situation des navires construits avant 2009, et les directives intérimaires ayant précédé l'adoption du Recueil IGF ne s'appliquaient qu'aux « *navires neufs* » (chapitre 1, §1.1.3) avec une option pour l'Administration de les appliquer aux navires existants. Alors même que le droit imposerait pour leur cas l'application de la règle antérieure, c'est-à-dire le principe d'interdiction des combustibles à faible point d'éclair, en l'absence de garantie effective de contrôle cette protection revêtirait un caractère illusoire. Une interdiction ou un conditionnement strict de la vente et du dépavillonnement des anciens navires au GNL norvégiens, ainsi qu'une réécriture de la règle II-1/56, pour plus de clarté sur ce sujet, semble opportune afin d'éviter tout danger. La professeure Jelena NIKCEVIC GRDINIC de l'Université du Monténégro a d'ailleurs pu souligner plus globalement l'importance, en matière de sécurité maritime, que les États « *réglementent séparément un certain nombre de questions* » sans se contenter de référer à l'application « *de principe* »¹² des instruments internationaux. Il apparaît inutile et hors champ d'alourdir la réglementation internationale de dispositions référant uniquement à une situation norvégienne. Une réglementation par ce pays des enjeux propres à ses navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair semble donc la plus opportune. La participation de l'industrie à ce processus s'accorderait avec les objectifs d'une sécurité renforcée et plus cohérente.

B. Une réglementation internationale efficacement sanctionnée en droit interne

La valeur obligatoire et le champ d'application spatial de la réglementation de sécurité des navires au GNL sont délimités aux États, du pavillon ou du port, ayant ratifié la Convention SOLAS. En effet, le Recueil IGF, qui circonscrit ce champ d'application, s'est vu conféré une valeur obligatoire par les amendements à la Convention SOLAS de 2015 et la nouvelle règle II-1/57 qui dispose que « *sauf les cas prévus [...], les navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair doivent satisfaire aux prescriptions du Recueil IGF* ». Cet amendement a été accepté selon la procédure d'acception tacite prévue par la convention (article VIII b) vi) 2)), aucune objection n'ayant été soulevée dans les deux ans suivant son adoption.

¹⁰ Voir : OMI, Document MSC 83/28 présenté le 26 octobre 2007, *Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-troisième session*.

¹¹ T. GRIMSTAD OSBERG, DNV GL, *LNG as ship fuel*, 2016.

¹² J. NIKČEVIĆ GRDINIĆ, « Improving Safety at Sea Through Compliance with International Maritime Safety Codes », *Transactions on Maritime Science*, Volume 6, Issue 2, 2017, p. 138 (traduit de l'anglais) : « *The states should separately regulate a number of issues relating to the safe transportation of certain types of cargo in their national legislation, instead of referring to the application of international codes in principle* ».

Toutefois, comme a pu le souligner le Professeur Pierre BONASSIES, « *en droit français, la procédure d'acceptation tacite n'a pas [...] toute l'efficacité qui serait souhaitable* »¹³. Cette particularité aurait pu ainsi poser des difficultés à l'application de la réglementation en France, en l'absence de publication au JORF¹⁴. Tel n'est pas le cas puisque cette réglementation a été dûment transposée dans le corpus réglementaire français par l'arrêté du 20 décembre 2016¹⁵ portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Les règles spécifiques encadrant la sécurité des navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair sont ainsi incorporées aux différentes annexes de l'arrêté, essentiellement sa Division 221. À ce titre, il est utile de préciser que la transposition française du principe d'interdiction des combustibles a été aménagée pour autoriser les navires soumis au Recueil IGF (article 221-II-2/4, §2.1.5). Toutefois, une spécificité française relative à la probabilité d'inflammation interroge quant à sa rédaction. La règle en question dispose qu'« *à bord de tous les navires, les liquides combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 43°C ne peuvent être utilisés que pour certains usages tels que le nettoyage* » (article 221-II-2/4, §2.1). Il faut certainement relever ici un simple manque d'harmonisation des dispositions amendées. Une clarification de cette formulation suffirait à lever les doutes sur la portée de l'interdiction qui ne devrait pas s'adresser aux navires dont le combustible est autorisé par le Recueil IGF.

Cette incorporation n'est pas une spécificité française, elle a également pu être réalisée en droit norvégien par le règlement N°1883 du 27 décembre 2016¹⁶, le Recueil IGF remplaçant les réglementations antérieures. La transposition du Recueil IGF s'est alors effectuée quasiment sans aucun renforcement des règles à échelle nationale. Cette volonté des États rejoint la logique généralement admise de compétitivité des pavillons. Dans le cas représentatif de la Norvège, les universitaires Petter GRYTEN ALMKLOV et Gunnar Martin LAMVIK rappellent que se sont bien souvent les « *signaux politiques appelant à maintenir la flotte norvégienne à flot qui restreignent les leviers pour mettre en œuvre des mesures spécifiques aux navires norvégiens* »¹⁷. Si les réglementations antérieures des navires au GNL rendaient plus attractif le pavillon norvégien, ajouter des compléments à la réglementation internationale adoptée lui ferait perdre cet avantage. Pour autant, la procédure d'acceptation tacite et les multiples incorporations de la réglementation lui garantissent un champ d'application spatial étendu, qui engage ainsi l'essentiel des armateurs à adapter leurs navires au GNL à un standard de sécurité uniformisé à l'échelle mondiale. Une anticipation de leurs obligations quant à la construction et à l'exploitation de ces navires leur est donc essentielle, au regard des nouveautés et spécificités de ces règles. Le champ d'application matériel de cette réglementation reste lui beaucoup moins efficace.

§ II. Une réglementation technique au champ d'application matériel inégal

Les critiques développées à l'encontre du périmètre matériel du Recueil IGF se fondent sur une application circonscrite aux plus grands navires de commerce de la réglementation (A.) et la persistance de vides réglementaires (B.).

A. Des exigences de sécurité circonscrites aux plus grands navires de commerce

¹³ P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^{ème} édition, 2016, p. 45.

¹⁴ Cette analyse fut maintenue récemment par le Professeur : P. BONASSIES, « Le droit positif français en 2017 : législation », *DMF*, Hors-série n°22, 2018, p. 11-15.

¹⁵ Arrêté du 20 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 120, 130, 140, 211, 213, 214, 221, 222, 226, 228, 236, 333, 401 et 431), JORF n°0005 du 6 janvier 2017.

¹⁶ Norvège, Regulations of 27 December 2016 No. 1883 on ships using fuel with a flashpoint of less than 60°C.

¹⁷ P. GRYTEN ALMKLOV, G. M. LAMVIK, « Taming a globalized industry - Forces and counter forces influencing maritime safety », *Marine Policy*, Volume 96, 2018, p. 179 (traduit de l'anglais) : « *Political signals about keeping the Norwegian fleet alive also restricts their leverage to implement demands specific to Norwegian ships* ».

Les prescriptions du Recueil IGF s'appliquent aux « navires (...) utilisant (...) des combustibles à faible point d'éclair » (règle II-1/56, §1). De ces trois éléments il est permis de circonscrire le champ d'application matériel de la réglementation. Si la notion de navire a déjà été rappelée, il est fondamental de préciser que la Convention SOLAS ne s'applique pas à tous les navires. Le texte exclut en effet de sa compétence les navires n'effectuant pas de navigation internationale (règle I/1 a)) ainsi que plusieurs types particuliers de navires, les plus notables étant les navires de charge de moins de 500 UJB et les navires de pêche (règle I/3 a)). Ces exceptions s'appliquent donc également au Recueil IGF, qui n'a de valeur obligatoire que pour les navires « SOLAS », la proposition du Japon pour inclure les navires de moins de 500 UJB ayant été refusée lors de l'élaboration du texte¹⁸. Les armateurs des plus petits navires n'ont pas obligation de construire leurs navires dans le respect des règles du Recueil IGF, rendant de fait nécessaire la mise en œuvre d'autres réglementations et mécanismes de contrôle de la sécurité.

La notion de combustible à faible point d'éclair englobe une grande variété de combustibles. Ainsi, le Recueil IGF ne s'applique pas seulement aux navires utilisant comme combustible du GNL, mais aussi d'autres gaz et bientôt des combustibles à base d'alcools. Ils sont désignés par la règle II-1/2, §30 de la Convention SOLAS ainsi que par le Recueil IGF (§2.2.28) comme tout « combustible gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui qui est autorisé en vertu de la règle II-2/4, §2.1.1 » qui interdit lesdits combustibles. Une complémentarité des deux règles est donc fixée avec comme frontière commune le point d'éclair à 60°C. Elle engage les armateurs à une étude approfondie des solutions de propulsion qu'ils développent pour déterminer la réglementation qui leur est applicable.

Enfin, l'« utilisation » par un navire de combustible à faible point d'éclair pose question. La réglementation s'applique-t-elle uniquement aux navires équipés de moteurs fonctionnant avec ce type de combustibles ou est-elle ouverte à des motorisations alternatives ? Sur ce point le chapitre 2 du Recueil IGF fournit quatre définitions utiles :

§2.2.10 Les **moteurs à combustibles mixte** sont des moteurs qui peuvent brûler du combustible visé par le présent Recueil (en tant que combustible principal) et du combustible liquide. Les combustibles liquides peuvent être des distillats ou des fuels résiduaux.

§2.2.19 **Dispositif à gaz** qualifie toute unité du navire qui utilise du gaz comme combustible.

§2.2.20 Un **moteur à gaz uniquement** désigne un moteur qui fonctionne uniquement au gaz et qui ne peut pas passer à un autre type de combustible.

§2.2.32 Un **moteur à combustibles multiples** est un moteur qui peut utiliser deux ou plusieurs types de combustibles les uns des autres.

Ces dispositions sont source de flexibilité mais imposent aussi à l'armateur de prêter une vigilance toute particulière à l'étendue des machines visées. La réglementation s'appliquera en effet non seulement aux moteurs à gaz, mais également aux moteurs utilisant différents combustibles (« dual-fuel ») dont le gaz, avec possibilité ou non de passer d'un combustible à l'autre, que le gaz soit utilisé à titre principal ou secondaire. Comme l'explique le docteur Fabio Burel, le GNL peut aussi être utilisé « dans d'autres types de moteurs à gaz, notamment les moteurs à gaz à mélange pauvre »¹⁹. L'auteur précise l'importance d'adapter ces dispositifs pour une utilisation appropriée en toute sécurité par l'installation de « systèmes de redondance ». Quant aux moteurs de type « dual-fuel », leur objectif est de permettre aux navires de consommer leur fuel-oil pour un « haut niveau d'efficacité lors de leur navigation océanique » et utiliser leur GNL « pour réduire les émissions polluantes à l'approche des

¹⁸ OMI, Document CCC 1/4/10 présenté par le Japon le 18 juillet 2014, *Observations au sujet du document CCC 1/4* et Document CCC 1/13 présenté le 30 septembre 2014, *Rapport au Comité de la sécurité maritime*.

¹⁹ F. BUREL, *Natural gas utilization for ship propulsion*, Università degli Studi di Udine (Université d'Udine), 2014, p. 17 (traduit de l'anglais) : "LNG can be used not only in dual fuel engines but also in other gas-fuelled engine types, such as lean burn gas engines, when a suitable redundancy/back-up system is introduced".

ports »²⁰ selon les universitaires coréens Taehee LEE et Hyunjeong NAM. Pour finir, la réglementation s'appliquera pareillement aux machines qui ne sont pas des moteurs mais utilisent le combustible pour fonctionner. La réglementation souffre encore de limites à portées variables.

B. Une approche sectorielle en devenir pour combler les vides réglementaires

Une première exception concerne les navires bénéficiant d'immunités souveraines, autrement appelés navires d'État, affectés à un service public non commercial. La Convention SOLAS les exclut du champ d'application du Recueil IGF (règle II-1/56, §5). Cette exemption interroge, alors que la Convention n'excluait pas les navires d'État de son propre champ d'application en ce qui concerne les chapitres sur la construction des navires et la sécurité incendie. La question fut d'ailleurs soulevée lors de l'élaboration du Recueil IGF, mais les arguments des délégations espagnole et néerlandaise en faveur d'une inclusion de ces navires dans la nouvelle réglementation n'obtinrent pas un avis favorable²¹. Ces deux États invoquaient pourtant à raison quel caractère « *fondamental* » ces règles pouvaient endosser, sollicitant qu'elles « *devraient s'appliquer à tous les navires* »²². Si malgré tout il n'en est rien, il y a fort à parier que les États ayant l'intérêt et les moyens de financer la construction de tels navires compteront parmi les plus impliqués dans ces questions de sécurité, la Norvège notamment.

Une seconde exception intéresse directement les armateurs et concerne une flotte beaucoup plus conséquente, celle des transporteurs de gaz. À ce sujet la Convention SOLAS amendée indique que les dispositions relatives à sa partie G et les dispositions du Recueil IGF ne sont pas applicables aux transporteurs de gaz (règle II-1/56, §4), soit qu'ils « *utilisent leur cargaison comme combustible* », soit qu'ils « *utilisent d'autres combustibles gazeux à faible point d'éclair* ». Dans les deux cas ces navires devront alors satisfaire aux exigences du Recueil IGC. Malgré l'apparente clarté de ces dispositions, la coexistence de deux réglementations aux champs d'applications matériels contigus pose actuellement la question de leur articulation. Cette problématique ne fut pourtant inscrite à l'ordre du jour des travaux d'élaboration du Recueil IGF qu'assez tard, à l'initiative de l'Allemagne²³. La délégation allemande releva plusieurs pistes de solutions d'ordre rédactionnel pour outrepasser cette difficulté : d'une part l'ajout du paragraphe spécifique précité à la nouvelle règle II-1/56 de la Convention SOLAS, d'autre part la suppression du chapitre 16 du Recueil IGC relatif à l'utilisation de la cargaison comme combustible. L'enjeu est le suivant : comment empêcher qu'une harmonisation lacunaire des champs d'application des deux recueils ne génère une confusion réglementaire, et donc une faille pour la sécurité des navires ? Il est ainsi permis d'imaginer que par souci d'économie, un armateur moins soucieux des questions de sécurité préfère l'application des règles qui lui sont le plus avantageuses, nonobstant la qualification réelle du type de navire qu'il exploite.

Dans un article publié en juin 2019, plusieurs professionnels et universitaires, ont mis en avant les difficultés d'« *unification des travaux* »²⁴ des deux Recueils d'une part et l'importance qu'existent deux réglementations distinctes d'autre part. Ils ont ainsi rappelé que les deux types de navires

²⁰ T. LEE, H. NAM, « A Study on Green Shipping in Major Countries: In the View of Shipyards, Shipping Companies, Ports, and Policies », *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 33, Issue 4, 2017, p.260 (traduit de l'anglais) : « *This engine is capable of selectively using heavy oil and LNG, uses fuel oil with a high level of efficiency when navigating the oceans, and uses LNG to reduce pollutant emissions when approaching ports* ».

²¹ OMI, Document MSC 95/22 présenté le 19 juin 2015, *Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-quinzième session*, §3.9, p. 9.

²² OMI, Document MSC 95/3/18 présenté par l'Espagne et les Pays-Bas le 14 avril 2015, *Proposition de modifications à apporter au projet d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 au sujet des dispositions relatives à l'application du projet de recueil IGF aux navires qui bénéficient d'une immunité souveraine*.

²³ OMI, Document BLG 16/6/4 présenté le 25 novembre 2011 par l'Allemagne, *Proposition visant à rendre le Recueil IGF obligatoire*.

²⁴ S. HA *et al.*, « Regulatory Gaps between LNG Carriers and LNG Fuelled Ships », *Journal of Marine Engineering & Technology*, Volume 18, Issue 2, 2019, p. 6 (traduit de l'anglais) : « *The unification works failed to be made properly* ».

présentent « *des fonctions différentes, ainsi que des caractéristiques de construction et de conception et des risques différents dans une certaine mesure* »²⁵. L'unification des travaux, nécessaire pour garantir la meilleure articulation des deux réglementations distinctes, n'aura retenu que la première des deux propositions allemandes et l'ajout du paragraphe 4 à la nouvelle règle II-I/56 de la Convention SOLAS. Le Recueil IGC conserve donc son chapitre 16 qui, lu en connaissance de l'exemption large accordée aux transporteurs de gaz, produit la confusion redoutée. Il est ainsi acté qu'un navire de charge transportant, même en quantités réduites, du gaz en vrac et adapté à cet effet mais qui utilise un tout autre gaz ou un autre combustible à faible point d'éclair ne sera pas soumis au Recueil IGF mais bien au Recueil IGC. La réglementation sur le transport de marchandises dangereuses s'appliquera alors le cas échéant. Cette exception aura été justifiée malgré de nombreux avis contraires par la nécessité de ne pas rendre applicables les deux Recueils pour un même navire et superposer des exigences réglementaires discordantes²⁶. Si complexe qu'elle peut demeurer, l'appropriation des réglementations en présence sera donc largement conditionnée à une démarche proactive de l'armateur en ce sens.

Par ailleurs, dans le contexte de la transition énergétique de l'industrie maritime, la possibilité d'adapter la motorisation des navires de pêche à un combustible gazeux fut également soulevée. Guðrún Jóna JONSDÓTTIR, coordinatrice projet, a ainsi pu évoquer les intérêts économiques et écologiques d'implémenter le GNL comme combustible pour la pêche côtière en Islande. Elle explique ainsi que « *la flottille de pêche islandaise pourrait tirer profit du passage à un carburant moins cher et plus respectueux de l'environnement* »²⁷, le GNL réunissant ses deux atouts. Sous l'impulsion de politiques nationales favorables, en Islande, en France ou dans d'autres pays disposant de flottes de pêche conséquentes, l'utilisation de GNL par les navires de pêche pourrait donc se concrétiser dans les années à venir. La problématique de leur sécurité et de celle de leurs équipages est alors soulevée, fondant une troisième exception à l'application matérielle du Recueil IGF.

En effet, les caractéristiques particulières des navires de pêche ont justifié l'adoption d'une réglementation internationale générale de sécurité distincte de celle applicable aux navires de commerce, sous la forme de plusieurs instruments successifs : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche adoptée le 2 avril 1977, son protocole de 1993 et l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre dudit protocole. À ces textes il faut ajouter un grand nombre d'outils facultatifs, citons en exemple le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche de 2005. Ce corpus dense prévoit lui aussi une interdiction des combustibles d'un point d'éclair inférieur à 60°C (règle IV/10 1) du texte récapitulatif²⁸) mais, au contraire de la Convention SOLAS, n'aménage pas d'exemptions fondées sur l'application du Recueil IGF. Aucune difficulté ne saurait émerger en termes de sécurité sous le règne de ces règles, si seulement celles-ci étaient en vigueur. Le contexte présent est tout autre : ni la Convention de Torremolinos, ni son protocole, ni l'accord du Cap n'ont emporté suffisamment de ratifications si bien qu'aucune réglementation internationale de sécurité ne s'applique aux navires de pêche. Par conséquent, le principe d'interdiction des combustibles à faible point d'éclair pour les navires de pêche n'a pas de valeur contraignante et lesdits bâtiments se trouvent face à un vide juridique pour les questions de transition au GNL et autres combustibles à faible point d'éclair. Cette difficulté rend d'autant plus nécessaire un volontarisme de la part des armateurs que « *les navires de pêchent constituent déjà des*

²⁵ *Idem*, p. 7 (traduit de l'anglais) : “*LNG fuelled ships and LNG carriers have different functions, layout and design features and risks to some extent*”.

²⁶ OMI, Document MSC 94/21 présenté le 26 novembre 2014, *Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-quatorzième session*, §11.6, p. 53.

²⁷ G. J. JÓNSDÓTTIR, *LNG as a ship fuel in Iceland*, Háskólinn í Reykjavík (Université de Reykjavik), 2013, p. 69 (traduit de l'anglais) : “*The Icelandic fishing fleet could benefit from switching to a cheaper more environmentally friendly fuel*”.

²⁸ Texte récapitulatif des règles de l'annexe du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, tel que modifié par l'accord du cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (l'accord).

environnements de travail dangereux »²⁹ comme le rappelèrent en 2017 plusieurs universitaires de l'Université de Trondheim. À ces risques bien connus s'ajouteraient en effet « *le manque de familiarité des armateurs et équipages à la pêche avec la manutention du GNL* »³⁰. La tentation d'une réduction des coûts de sécurité, permise par un cadre réglementaire inopérant pourrait accroître les fragilités de l'industrie halieutique. Autant de risques nouveaux rendent donc nécessaire un investissement de l'industrie dans l'édification de règles internes pour une collaboration renforcée avec les administrations maritimes.

En dépit des exceptions et difficultés d'application évoquées, ainsi que des quelques lacunes dans la réglementation en présence qui ont pu émerger de leurs travaux d'élaboration, il est important de rappeler que celle-ci garde une très large vocation à s'appliquer. Le caractère inégal du champ d'application matériel de ces règles a vocation à se réduire avec l'amélioration des textes existants et le développement d'outils normatifs nouveaux. Le Recueil IGF est en constante évolution, en témoignent ses amendements en 2017 par la Résolution MSC.422(98)³¹ et les actuels travaux au sein du Sous-comité des cargaisons et des conteneurs de l'OMI qui devaient intégrer à terme des dispositions spécifiques pour les alcools utilisés comme combustible par les navires³². Elle s'inscrit ainsi parfaitement dans les objectifs d'une sécurité renforcée et globale. Cette nouvelle réglementation constitue déjà un des moteurs permettant le large déploiement de combustibles écologiquement plus responsables. Sécurité et durabilité sont donc interdépendantes car, comme a pu le souligner le secrétaire général de l'OMI, M. Kitack LIM, « *le monde a besoin d'une industrie maritime durable et performante pour soutenir la croissance de notre société globalisée. Et le monde a besoin que le transport maritime soit sûr [...]* »³³.

²⁹ S. JAFARZADEH *et al.*, « LNG-fuelled fishing vessels: A systems engineering approach », *Transportation Research Part D*, Volume 50, 2017, p. 205 (traduit de l'anglais) : « *Fishing vessels are dangerous work environments* ».

³⁰ *Ibidem*, (traduit de l'anglais) : « *Ship owners and fishing vessel crew may not be familiar with the safe handling of LNG* ».

³¹ OMI, Résolution MSC.422(98) adoptée le 15 juin 2017, *Amendements au Recueil de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Recueil IGF)*.

³² Voir notamment : OMI, Document CCC 5/13 présenté le 28 septembre 2018, *Projet de rapport au Comité de la sécurité maritime et au Comité de la protection du milieu marin*.

³³ K. Lim, « Green Shipping, Blue business », *IMO News*, Summer Issue, 2018, p.5 (traduit de l'anglais) : « *The world needs a sustainable and efficient shipping industry to keep the wheels of our global society in motion. And the world needs shipping to be safe [...]* ».