

Nom du navire : PASCAL PAOLI

Type : Navire roulier à passagers

N° OMI : 9247510

Armateur : CORSICA LINEA

Date de pose de la quille : Novembre 2001

Date de mise en service : mai 2003

Centre de Sécurité : Marseille

Société de classification : Bureau Veritas

Examen : 51^e

Examen précédent : CCS 957/NAV.10

Points étudiés :

X. PREVENTION DE LA POLLUTION

ANNEXE VI « PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES » Epurateurs des gaz d'échappement.

X. PREVENTION DE LA POLLUTION

ANNEXE VI « PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES »

Références :

Item	Réf.	Date	Annexe
Division 213 – Art. 213-6.04.5 - Demande d'exemption – Navire Pascal Paoli	/	21/10/2021	1

Objet de la demande :

Le navire Pascal Paoli est équipé de 4 moteurs principaux pour la propulsion et de 3 diesels alternateurs en service durant les phases de manœuvre et à quai. Seuls 4 moteurs principaux sont équipés depuis janvier 2021 de système de lavage des fumées (scrubber) en boucle ouverte et sont alimentés en HFO 3.5%S en combustible principal.

Le MDO 0,1%S est utilisé à quai comme combustible principal des diesels alternateurs et des chaudières de mouillage. Aucun système de lavage de fumée ne fonctionne à quai. Seules les phases d'approche portuaire et de

manœuvre sont concernées par les rejets d'interdiction des effluents scrubber dans une zone de 0 à 3 milles des côtes. A noter, la consommation est peu importante du fait que le navire se branche à quai à Marseille.

L'installation des scrubbers sur les moteurs principaux permet à l'exploitant du navire de se conformer à la réglementation internationale en matière de prévention de la pollution de l'air par les navires (MARPOL annexe 6) et notamment les rejets de soufre, tout en continuant à utiliser du fioul HFO 3.5%S.

Au 1er janvier 2022, la réglementation Française en matière de rejet des eaux, issues des laveurs de fumée se renforce en interdisant de tels rejets dans la bande côtière des 3 milles nautiques. Cette évolution réglementaire est en concertation avec les armateurs français.

Cette réglementation prévoit une exemption temporaire délivrée par l'administration après examen spécifique, limitée à la durée minimale le temps que des solutions de conformité puissent être mises en oeuvre, et ne pouvant excéder le 1er Janvier 2026. Corsica Linea souhaite, à ce titre, bénéficier d'une exemption pour le navire « Pascal Paoli ».

Réglementation applicable :

Division 213 : Prévention de la pollution, modifiée par le PV CCS 958/REG02.

L'article 213-6.04 de la division 213 prévoit des équivalences aux règles du chapitre 213-6 relatif à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

« 1. L'Autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution peut autoriser à bord d'un navire battant pavillon français la mise en place d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils ou d'autres procédures, fuel oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, à condition qu'ils soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, y compris les normes énoncées dans les règles 213-6.13 et 213-6.14. »

La CCS a adopté, par le PV CCS 958/REG02 du 7 juillet 2021, une modification à l'article 213-6.04. Cette modification est confirmée par l'Arrêté du 22 septembre 2021 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 213).

« La division 213 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est ainsi modifiée :

1° L'article 213-1.01 Définitions est complété par un alinéa 40 ainsi rédigé :

« 40. La terre la plus proche signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question, conformément au droit international. » ;

2° L'article 213-6.04 Equivalences est complété par un alinéa 5 ainsi rédigé :

« 5. Les rejets, dans le milieu marin, d'effluents provenant des méthodes de réduction des émissions fonctionnant en système ouvert sont interdits à partir du 1er janvier 2022 à moins de 3 milles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

« A titre transitoire, l'administration française peut accorder à un navire existant, effectuant des voyages réguliers entre deux ports, une exemption dont la durée de validité doit être limitée au strict minimum et ne peut excéder le 1er janvier 2026. La demande d'exemption doit démontrer l'impossibilité de se conformer à cette règle et indiquer la ou les solution (s) de mise en conformité retenue (s) et leur date prévisionnelle de mise en œuvre. »

Observation du rapporteur

L'armateur, dans son courrier du 21 octobre 2021 adressé à l'autorité du pavillon, expose les raisons de sa demande d'exemption à la division 213 modifiée et les difficultés techniques opérationnelles liées à l'interdiction de rejet des eaux des laveurs de fumée dans la bande côtière des 3 milles nautiques.

Le navire « Pascal Paoli » effectue la liaison régulière Marseille ↔ Bastia, ce qui implique des approches portuaires fréquentes et le franchissement régulier de la ligne des 3 milles. L'interdiction de rejet a donc un impact fort sur la compagnie maritime puisqu'elle compromet le modèle d'exploitation actuel du navire. D'un point de vue technique, l'armateur explique que :

Pour éviter tout rejet, il faudrait que l'installation scrubber ne soit pas en marche dans la zone comprise entre 0 et 3 miles des côtes. Cette solution de démarrer les scrubbers après que le navire est sorti de la zone des 3 miles des côtes et de les stopper avant que le navire n'y entre, n'est pas applicable si elle est utilisée quotidiennement car :

- Un démarrage des scrubbers après le démarrage du moteur principal nécessite une température basse de la tour de lavage, qui ne peut être atteinte qu'à un régime moteur très bas, avec un temps de réfrigération par injection d'eau douce très long (environ une trentaine de minutes). Ce mode opératoire ne peut être retenu car il limite la manœuvrabilité du navire pendant un temps trop long et impose des contraintes thermiques importantes et quotidiennes sur les tours de lavage qui n'ont pas été conçues pour ce mode de fonctionnement.
- Un stop des scrubbers bien avant le stop du moteur impose également des contraintes thermiques quotidiennes très importantes sur les tours de lavage : celles-ci ne sont brutalement plus réfrigérées par la circulation d'eau de mer, avec pour conséquence une montée très brutale de leur température.

De plus les études de projet et l'installation d'un système de boucle fermée nécessitent du temps (au moins 12 mois) car il s'agit d'un système complexe et onéreux (2 à 3 millions d'Euros). Par ailleurs, l'installation d'un tel système nécessite un arrêt d'exploitation long du navire (5 à 6 semaines), qu'il n'est possible de réaliser que lors d'un arrêt technique.

La proposition de l'armateur consiste :

Mesures temporaires jusqu'à mise en conformité : des efforts constants pour limiter leur impact environnemental

- - Comme évoqué, seules les phases d'approche portuaire et de manœuvre sont concernées par les rejets d'interdiction des effluents scrubber dans une zone de 0 à 3 miles des côtes. Outre la courte durée de ces phases, celles-ci se font à allure réduite.

-Conditions météorologiques permettant, règlement portuaire et pilotage permettant, ces phases se font autant que possible sur 2 moteurs de propulsion, ce qui signifie uniquement 2 tours de lavage de fumées en service au lieu de 4. Cela signifie un débit d'eau de mer réduit dans l'installation de lavage des fumées et donc une diminution significative des rejets à la mer (-50 %).

- Le HFO 3,5% livré par le raffineur contient, en moyenne, 1,7%S - ce qui diminue de 50% les rejets en soufre par rapport à notre cahier des charges techniques.

• - Enfin, les rejets scrubber open loop de l'installation scrubber du Pascal Paoli sont en tout point conformes à la réglementation OMI (annexe 1 de la résolution MEPC.259(68) « 2015 GUIDELINES FOR EXHAUST GAS CLEANING SYSTEMS »), qui fixe les limites de pH, PAH et turbidité des effluents rejetés à la mer.

L'armateur met également en avant les conséquences financières importantes de la crise COVID qui ont réduit ses capacités à investir.

CORSICA Linea propose une date de mise en conformité à l'article 213-6.04, pour le Jean Nicoli, au plus tard au 1er janvier 2026. L'installation de la solution technique retenue aura lieu lors de l'arrêt technique du navire en décembre 2024. Le choix de cette date est motivé par :

- -la nécessité d'avoir du temps pour valider techniquement et financièrement la solution retenue ;
- -un retour d'expérience de nos navires équipés en boucle fermée, système qui nécessite une mise au point très longue après la fin de l'installation

De surcroît, il est important de prendre en compte le temps nécessaire à la formation et à la maîtrise de cette technologie par les équipages et équipes techniques.

La disposition transitoire prévue par l'article 213-6.04 de la division 213 permet à l'administration d'accorder une exemption dont la durée de validité doit être limitée au strict minimum et ne peut excéder le 1er Janvier 2026. Compte tenu des éléments apportés par Corsica Linea et la politique environnementale de la compagnie, le rapporteur propose d'émettre un avis favorable à la demande d'exemption limitée à la date du 1er janvier 2026.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission accepte d'exempter le navire des obligations de l'article 213-6.04.05 concernant l'interdiction des rejets, dans le milieu marin, d'effluents provenant des méthodes de réduction des émissions fonctionnant en système ouvert à partir du 1er janvier 2022 à moins de 3 milles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française. Cette exemption est valide jusqu'au 31 décembre 2025 et non renouvelable.

Par ailleurs la commission encourage l'armateur à limiter, le plus tôt possible, les rejets, dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement.
