



RÉDUIRE LES ÉMISSIONS D'OXYDE DE SOUFRE

RÉGLEMENTATION IMO 2020

FAQ



La nouvelle réglementation maritime IMO 2020 va bientôt entrer en vigueur. Kuehne + Nagel vous accompagne dans sa mise en place.

À partir du 1^{er} janvier 2020, tous les navires devront réduire leurs émissions d'oxydes de soufre de 85%. La perspective de cette nouvelle réglementation soulève deux questions majeures : la disponibilité des produits pétroliers et l'impact sur les prix. Vous trouverez ci-dessous les questions les plus fréquemment posées sur la mise en œuvre de la nouvelle réglementation, sur la base des informations recueillies jusqu'en juin 2019.

Grâce à notre plate-forme [Sea Explorer](#), découvrez comment chaque navire transportant vos marchandises se conformera à la réglementation IMO 2020 en utilisant des icônes dédiés.



Closed Loop Scrubber



Open Loop Scrubber



Hybrid Scrubber



IMO 2020 Compliant Fuel



Liquefied Natural Gas (LNG)



IMO 2020 Compliant Fuel or LNG

Index

A propos de l'IMO 2020

- Qu'est-ce que l'IMO 2020 ?
- Quel est le périmètre de l'IMO 2020 ?
- Comment les compagnies maritimes vont-elles se conformer à la réglementation ?
- Qui va contrôler la mise en œuvre de la réglementation ?
- Quelles sont les risques encourus si une compagnie ne se conforme pas à la réglementation ?
- Quels sont les impacts et les risques ?

Kuehne + Nagel vous accompagne

- Quelle est la position de Kuehne + Nagel vis-à-vis de l'IMO 2020 ?
- En cas de négociations tarifaires, Kuehne + Nagel maintiendra-t-il ses tarifs ?
- Comment Kuehne + Nagel soutiendra ses clients en ce qui concerne l'IMO 2020 ?

Les impacts environnementaux

- Quels impacts aura l'IMO 2020 sur la santé et l'environnement ?
- Quelle sera l'empreinte environnementale de mon entreprise en tant que client ?



RÉDUIRE LES ÉMISSIONS D'OXYDE DE SOUFRE

RÈGLEMENTATION IMO 2020

FAQ



Index

Les impacts financiers

- Quel sera l'impact sur les taux de fret et les opérations ?
- Quand et comment seront facturés les coûts supplémentaires liés à l'IMO 2020 ?
- Y aura-t-il d'autres surcharges liées au facteur d'ajustement de soufre (BAF) ?
- Comment la BAF est-elle calculée ?

La mise en conformité

- Y a-t-il une tendance parmi les compagnies dans la mise en conformité ?
- Y a-t-il des éléments de coût dans mon contrat qui dépendent de la technologie utilisée sur le navire ?
- Qu'est-ce qu'un scrubber ou épurateur ?
- Quels sont les différents type d'épurateur ?
- Les épurateurs sont-ils vraiment efficaces ?
- Puis-je acheter des transports exclusivement sur des navires GNL ou disposant d'épurateurs ?
- Qu'est-ce que la Low Sulphur Surcharge (LSF) ?
- La Low Sulphur Surcharge (LSF) est-elle limitée à l'Asie ?
- Différents types de fuel peuvent-ils être mélangés dans une même cuve ?

Les principales préoccupations

- Dans le cas où les raffineries n'auraient pas la capacité de produire suffisamment de carburant à faible teneur en soufre, les prix augmenteraient-ils davantage ?
- Y a-t-il un risque de panne moteur due à l'utilisation de carburants défectueux ?
- Y aura-t-il des coûts additionnels pour les chargeurs à fort volume ? En tant que chargeur à faible volume, cela aura-t-il un impact pour moi ?
- La capacité disponible (navires) pour le transport de mes marchandises sera-t-elle réduite ?
- Les temps de transit liés au transport de mes marchandises seront-ils allongés ?
- Y aura-t-il une « période de grâce » à partir du 1^{er} janvier pour le soufre actuel de 3,5 % utilisé par les navires ?



A propos de l'IMO 2020

Qu'est-ce que l'IMO 2020 ?

À partir du 1er janvier 2020, tous les navires devront réduire leurs émissions d'oxydes de soufre de 85%. Cette nouvelle réglementation a été établie par l'Organisation Maritime Internationale (IMO) dans le but de réduire les émissions de gaz d'oxydes de soufre, de protéger la santé publique et de protéger l'environnement. Les navires doivent utiliser des combustibles marins d'une teneur maximale en soufre de 0,5%, la limite actuelle étant de 3,5%.

Quel est le périmètre de l'IMO 2020 ?

La réglementation s'appliquera aux carburants utilisés en haute mer et ce pour l'ensemble des industries. Cela affectera en premier lieu les compagnies maritimes, les raffineries et les marchés mondiaux du pétrole.

Dans les zones de contrôle de l'environnement (zones ECA), une réglementation encore plus stricte sera appliquée, limitant la teneur en soufre à 0,1%.

Comment les compagnies maritimes vont-elles se conformer à la réglementation IMO 2020 ?

Les exploitants de navires disposent de trois choix pour se conformer aux nouvelles limites de teneur en soufre d'IMO 2020:

1. Utiliser des épurateurs – Scrubbers

Les compagnies peuvent utiliser des épurateurs (technologie de dépollution) pour éliminer les polluants des gaz d'échappement du navire, ce qui leur permet de continuer à utiliser des carburants à plus forte teneur en soufre.

Toutefois, le processus d'installation de ce type d'appareils d'épuration reste limité et coûteux en raison de contraintes d'espace et de capacité; de plus le prix et la disponibilité des carburants à plus forte teneur en soufre après 2020 restent incertains.

2. Passage aux carburants sans pétrole

Les compagnies peuvent utiliser des carburants sans pétrole, tels que le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) : néanmoins cette alternative n'est viable que pour les navires les plus récents avec des spécifications appropriées. Par ailleurs, l'infrastructure nécessaire à l'utilisation du GNL a actuellement une portée et une disponibilité limitées. Les experts prévoient que d'ici à 2020, environ 250 à 500 navires, soit un maximum de 10 à 12% de la flotte mondiale de conteneurs, seront équipés d'une technologie de dépollution ou pourront brûler du GNL. [Source Clarksons Research - Juin 2019].

3. Passer à un carburant à très faible teneur en soufre (VLSF) ou MGO

Les compagnies maritimes peuvent également passer à un carburant à très faible teneur en soufre (VLSF) ou MGO, conforme aux nouvelles règles. Cependant, le coût, la disponibilité et les spécifications pour l'utilisation d'un nouveau carburant dans les moteurs marins, sont encore incertains.

L'industrie pétrolière doit adapter les raffineries et les chaînes d'approvisionnement ce qui aura des répercussions de coût sur le marché.

Grâce à notre plate-forme [Sea Explorer](#), découvrez comment chaque navire transportant vos marchandises se conformera à la réglementation IMO 2020 en utilisant des icônes dédiés à la conformité à l'IMO 2020.

Qui va contrôler la mise en œuvre ?

Le contrôle de l'État portuaire est responsable. Ils vérifieront les journaux de bord, utiliseront des dispositifs de détection d'émission de soufre, des drones renifleurs etc...

Quels sont les risques encourus si un transporteur ne se conforme pas à la réglementation l'IMO 2020 ?

Selon la juridiction, les sanctions sont des amendes élevées, l'arrestation de navires ou même l'emprisonnement du capitaine.



FAQ

RÉGLEMENTATION IMO 2020

Quels sont les impacts et les risques ?

La perspective de l'IMO 2020 a engendré des incertitudes comme la disponibilité des nouveaux carburants et de leur prix. Ce dernier sera influencé par plusieurs facteurs. Il est par conséquent difficile d'en indiquer la tendance, il faut considérer les éléments ci-dessous pour en comprendre les enjeux :

- Les événements géopolitiques tels que les sanctions et la guerre
- Les actions de l'OPEP (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole)
- La demande générale de l'économie mondiale pour le pétrole

La réglementation IMO 2020 causera un impact supplémentaire sur la volatilité des prix mondiaux du pétrole brut.

À ce stade, tout ce que nous pouvons prédire, c'est qu'il coûtera plus cher que les carburants actuellement utilisés. Les prévisions d'aujourd'hui supposent une augmentation à court et à moyen terme des prix des surcharges bunkers (BAF) d'environ 180 à 400 USD par TEU. Cette estimation, quant à la répercussion tarifaire, reste aujourd'hui relativement approximative.

L'augmentation significative des prix des carburants a impacté l'ensemble des entreprises impliquées dans le fret maritime, en effet ces dernières seront confrontées à la hausse et à la volatilité des coûts du carburant.

Kuehne + Nagel vous accompagne

Quelle est la position de Kuehne + Nagel vis-à-vis de l'IMO 2020 ?

Kuehne + Nagel se félicite de toute approche de l'industrie visant à améliorer la protection de l'environnement et soutient pleinement cette initiative. IMO 2020 veillera à ce que le transport maritime demeure le mode de transport le plus respectueux de l'environnement et le plus efficace en bilan carbone.

En cas de négociations tarifaires, Kuehne + Nagel maintiendra-t-il ses tarifs ?

Par défaut, tous les prix du carburant dans les contrats sont variables, c'est-à-dire qu'ils suivent le mouvement à la hausse ou à la baisse du prix du pétrole.

À partir du quatrième trimestre de 2019, Kuehne + Nagel répercutera des prix aux carburants conformes à l'IMO 2020 VLSF / MGO pour les calculs BAF, et ce en fonction des taxations mises en place par les compagnies maritimes.

Comment Kuehne + Nagel soutiendra ses clients en ce qui concerne l'IMO 2020 ?

Nous vous fournirons des informations à jour, de la transparence et de la sécurité ce qui vous permettra d'anticiper de manière appropriée les perturbations possibles dans votre chaîne d'approvisionnement.

Nos experts s'efforceront constamment de résoudre les défis potentiels de l'IMO 2020, pour ce faire le calcul du bunker sera réalisé en toute transparence et au prorata de vos Teus.



FAQ

RÉGLEMENTATION IMO 2020

Les impacts environnementaux

Quels impacts aura l'IMO 2020 sur la santé et l'environnement ?

Avec la mise en œuvre de l'IMO 2020, l'Organisation Maritime Internationale vise à réduire les émissions totales de soufre des navires de 77% entre 2020 et 2025. L'objectif est de réduire l'impact négatif des transports maritimes sur la santé humaine en réduisant la pollution de l'air due aux émissions de soufre de 68% dans le monde, en particulier dans les zones côtières de la région Asie-Pacifique, en Afrique et en Amérique latine.

Veillez noter que la réglementation IMO 2020 met l'accent sur la réduction des émissions de soufre, et non sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Donc, il n'y aura pas d'impact direct sur le réchauffement climatique, mais la réduction des émissions de soufre aide à prévenir les pluies acides et à lutter contre l'acidification des océans.

Selon des études, il est attendu des améliorations significatives de l'état de santé, comme la réduction des accidents vasculaires cérébraux, de l'asthme, des maladies cardio-vasculaires, du cancer du poumon et des maladies pulmonaires. Selon l'Organisation Maritime Internationale, plus de 570 000 décès prématurés peuvent être évités entre 2020 et 2025 grâce à la nouvelle réglementation.

[Source International Maritime Organisation - Juin 2019]

Quelle sera l'empreinte environnementale de mon entreprise en tant que client ?

Veillez-vous reporter à la question ci-dessus: «Quel impact aura l'IMO 2020 sur la santé et l'environnement ? »

Les impacts financiers

Quel sera l'impact sur les taux de fret et les opérations ?

Selon les calculs actuels, la hausse attendue des coûts aura un impact significatif sur les prix globaux du transport de conteneurs et sur les taux de fret. Alors que la date de mise en œuvre de l'IMO 2020 est le 1^{er} janvier 2020, nous prévoyons que les taux de fret augmenteront dès la fin du troisième trimestre 2019.

Par conséquent, les accords de validité longue pour les conteneurs FCL et LCL incluront une méthode d'ajustement du prix, également connue sous le nom de **facteur d'ajustement de soufre (BAF)**.

Quand et comment seront facturés les coûts supplémentaires liés à la conformité à l'IMO 2020 ?

À partir du quatrième trimestre 2019, le Bunker Charge (BUC) reflétera le coût des carburants conformes à l'IMO 2020.

Y aura-t-il d'autres surcharges liées au facteur d'ajustement de soufre (BAF) ?

La hausse générale des prix du carburant n'entraînera aucun coût supplémentaire, si ce n'est celui du nouveau carburant à faible teneur en soufre (BAF).



FAQ

RÉGLEMENTATION IMO 2020

Comment la BAF est-elle calculée ?

Elle sera déterminée selon une formule basée sur l'évolution récente des prix (mensuel ou trimestriel) :

PRIX DU CARBURANT PAR TONNE x CONSOMMATION DE CARBURANT PAR TEU (FACTEUR COMMERCIAL) = COÛT D'ÉNERGIE FLOTTANT

La consommation de carburant par EVP correspond à la consommation moyenne de carburant sur une voie commerciale, en tenant compte de variables telles que le temps de transit, la consommation de carburant, une protection contre les intempéries, etc...

La mise en conformité

Y a-t-il une tendance parmi les compagnies maritimes dans la mise en conformité ?

La majorité des compagnies maritimes utiliseront des carburants conformes à l'IMO 2020 (VLSF / MGO) pour répondre aux exigences légales.

On s'attend à ce que les épurateurs soient installés sur environ 10 à 12 % de la capacité mondiale des porte-conteneurs [Source Clarksons Research - juin 2019], alors que la technologie du GNL n'en est qu'à ses débuts.

Y a-t-il des éléments de coût dans mon contrat qui dépendent de la technologie utilisée sur le navire ?

Non, notre prix est basé sur l'utilisation du carburant conforme à l'IMO 2020, à savoir VLSF ou MGO.

Qu'est-ce qu'un épurateur ?

Un épurateur est un dispositif de nettoyage des gaz d'échappement d'un moteur principal des navires en pompant l'eau à travers son entonnoir. Le soufre et les autres particules sont « lavés », mais il y a des problèmes avec la manipulation/élimination ultérieure de l'eau de lavage contenant les particules. Plusieurs pays, dont Singapour et la Chine, ont établi des règles strictes pour l'utilisation de certains épurateurs (Open Loop Scrubber) et pour le traitement du produit lavé comme déchets toxiques, ce qui rend l'utilisation de cette technologie plus coûteuse.

Quels sont les différents types d'épurateur ?

En général, il existe deux types de d'épurateur : ceux qui travaillent dans un système ouvert en pompant l'eau de mer à travers l'entonnoir du navire, et ceux qui travaillent dans un système fermé et gardent le « lavage » à bord du navire. Cependant, en raison de la taille et de la puissance des moteurs principaux des grands porte-conteneurs, la manipulation du lavage peut varier. Les impacts environnementaux des scrubbers open Loop font actuellement l'objet de controverses.

Kuehne + Nagel suit les progrès de la flotte mondiale de conteneurs en termes de conformité IMO 2020 et d'installation d'épurateurs via sa plate-forme en ligne : [Sea Explorer](#), et vous informera sur les derniers développements dans ce domaine.

Les épurateurs sont-ils vraiment efficaces ?

Les épurateurs sont une technologie d'intérim non éprouvée. Seulement environ 10 à 12 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs est actuellement équipée ou devrait être équipée d'épurateur [Source Clarksons Research - juin 2019].

L'impact des épurateurs sur l'environnement, les ports et les eaux côtières fait l'objet de controverses.

Entre outre, la Chine et Singapour ont déjà interdit les épurateurs à boucle ouverte dans les eaux portuaires intérieures et les ECA maritimes côtières, les avantages environnementaux étant discutables. Les connaissances actuelles indiquent que l'utilisation du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) est préférable aux épurateurs.



Puis-je acheter des transports exclusivement sur des navires GNL ou disposant d'épurateurs ?

Du point de vue purement tarifaire, Kuehne + Nagel ne fait pas de distinction entre les compagnies maritimes qui ont investi dans des technologies telles que les épurateurs ou la propulsion GNL, ou qui ont décidé d'acheter du carburant plus propre. Cependant, une nouvelle fonctionnalité de Sea Explorer - la plate-forme numérique de Kuehne + Nagel pour les services maritimes- offre aux clients un aperçu de l'état et des moyens de conformité avec la réglementation IMO 2020 pour chaque navire.

Grâce à notre plate-forme [Sea Explorer](#), découvrez comment chaque navire transportant vos marchandises se conformera à la réglementation IMO 2020 en utilisant des icônes dédiés à la conformité à l'IMO 2020

Qu'est-ce que la Low Sulfur Surcharge (LSF) ?

Dans les zones de contrôle environnemental (ECA) dédiées en Europe du Nord, en Amérique du Nord et dans certaines parties de l'Asie, l'utilisation d'un carburant encore plus propre avec une teneur en soufre de 0,1 % est obligatoire. Ce carburant est encore plus cher et sera évalué séparément.

La Low Sulfur Surcharge (LSF) est-elle limitée à l'Asie ?

La LSF est chargée partout où le carburant spécifique et propre est utilisé. L'accent est mis sur l'Europe du Nord, les États-Unis et certaines parties de l'Asie.

Différents types de fuel peuvent-ils être mélangés dans une même cuve ?

Non. Après le nettoyage des réservoirs, l'opérateur doit s'en tenir au carburant le plus propre. Sinon, le réservoir doit être nettoyé à nouveau, ce qui est très coûteux

Les principales préoccupations

Dans le cas où les raffineries n'auraient pas la capacité de produire suffisamment de carburant à faible teneur en soufre, les prix augmenteraient-ils davantage ?

Il y a un risque que d'ici le 1^{er} janvier 2020, il n'y ait pas assez de carburants conformes à l'IMO 2020 dans la zone géographique où le carburant est nécessaire. Cela augmentera encore les prix, au moins temporairement

Y a-t-il un risque de panne moteur due à l'utilisation de carburants défectueux ?

OUI. Si les carburants sont mélangés de façon inappropriée, des sédiments se formeront, ce qui peut entraîner une panne du moteur principal. Par conséquent, lorsque l'IMO 2020 entrera en vigueur, les services de transport peuvent être perturbés en raison de la mauvaise qualité du carburant ou de la disponibilité insuffisante de carburants de soude conformes.

Y aura-t-il des coûts additionnels pour les chargeurs à fort volume ?

En tant que chargeur à faible volume, cela aura-t-il un impact sur mon entreprise ?

Le règlement IMO 2020 s'applique à tout le monde, quel que soit le volume expédié. Les valeurs de consommation de carburant (Trading Factors / Bunker Adjustment Factor BAF) s'appliquent également à tous.

La capacité disponible (navires) pour le transport de mes marchandises sera-t-elle réduite ?

Cela n'arriverait que si le tonnage devait être réduit pour des raisons techniques, telle que l'installation d'un épurateur. Il y aura un impact mineur sur la capacité de transport disponible.



FAQ

RÉGLEMENTATION IMO 2020

Les temps de transit liés au transport de mes marchandises seront-ils allongés ?

Jusqu'à présent, nous n'avons aucune information sur les changements prévus. Cependant, des retards de calendrier peuvent se produire en raison de la disponibilité insuffisante de carburants appropriés.

Y aura-t-il une « période de grâce » à partir du 1^{er} janvier pour le soufre actuel de 3,5 % utilisé par les navires ?

Non. Tous les navires de mer doivent se conformer à la nouvelle règle à partir du 1^{er} janvier 2020.