

INTÉGRATION DU SECTEUR MARITIME AU UK ETS : CAP FIXÉ, MAIS HORIZON ENCORE BRUMEUX

Un article co-écrit par Aymeric de Tapol, Associé et Henri de Boisgrollier, Élève-avocat.

POINTS CLÉS

- **Entrée en vigueur au 1er juillet 2026** : le secteur maritime sera intégré au UK, avec une première période transitoire de six mois (jusqu'au 31 décembre 2026), puis un fonctionnement sur année civile à partir de 2027. Le seuil d'inclusion est fixé à 5 000 GT, avec une révision possible d'ici 2028.
- **Périmètre centré sur le domestique et les émissions portuaires** : le régime couvre les voyages entre ports britanniques, y compris ceux débutant et se terminant dans le même port, ainsi que les émissions « in-port » (à quai et intra-port).
- **Des risques de contournement non résolus** : l'exclusion de certains territoires (outre-mer, dépendances de la Couronne, certaines îles) et la différence de traitement entre les liaisons Grande-Bretagne-Irlande du Nord et Grande-Bretagne-République d'Irlande ouvrent la voie à des comportements d'optimisation (reroutage, choix de ports alternatifs) et à des distorsions de concurrence régionales.
- **Un alignement incomplet avec l'EU ETS** : les divergences de périmètre (absence de trajets internationaux), de méthodologie (AR5 vs AR6), de calendrier de restitution et de définition de l'entité responsable (Registered Owner vs exploitant effectif) augmentent les coûts de conformité pour les armateurs opérant des deux côtés de la Manche.

INTRODUCTION

Après une consultation sectorielle lancée en novembre 2024 et close en janvier 2025, l'intégration du secteur maritime au Système d'échange de quotas d'émission britannique (UK ETS) se précise.

Dans sa réponse intérimaire publiée en juillet 2025, le Gouvernement britannique a fixé les principaux paramètres du régime. Le secteur maritime sera intégré au système à compter du 1er juillet 2026, pour une première période de couverture de six mois jusqu'en décembre 2026, puis pour des périodes d'un an à compter du 1er janvier 2027.

Si les piliers du dispositif sont désormais posés, de nombreuses questions restent toutefois en suspens, auxquelles le Gouvernement britannique a indiqué vouloir répondre dans les mois à venir.

I. L'INCLUSION DU SECTEUR MARITIME AU UK ETS DÉSORMAIS CADRÉE

Dans sa réponse à la consultation, le Gouvernement britannique a précisé la date d'entrée en vigueur du régime UK ETS pour le maritime, ainsi que son champ d'application.

Sur la date, les autorités ont confirmé un démarrage au 1er juillet 2026, avec une première période allant jusqu'au 31 décembre 2026, puis une couverture annuelle alignée sur l'année civile.

Sur le périmètre, le Royaume-Uni a fait le choix de ne couvrir que :

- les **voyages domestiques** de navires commerciaux et de transports de passagers entre ports britanniques,
- y compris les voyages qui commencent et se terminent au même port,
- ainsi que les **émissions « in-port »** (à quai et pour les mouvements intra-port) des navires concernés.

Selon les documents officiels et certaines analyses sectorielles, ce périmètre représenterait une part significative – de l'ordre d'environ un quart – du trafic maritime britannique et des émissions de CO₂ du secteur, et une part importante des émissions portuaires. L'inclusion des émissions à quai est présentée comme un levier pour encourager le déploiement d'infrastructures d'électrification à quai (Onshore Power Supply), en incitant les ports à investir pour rester attractifs auprès des armateurs.

Le seuil d'inclusion est fixé à 5 000 GT, les autorités britanniques s'étant déclarées ouvertes, à l'instar de la Commission européenne pour l'EU ETS, à réexaminer ce seuil d'ici 2028 dans le cadre d'une éventuelle extension. Comme son pendant européen, le régime anglais exclut les activités maritimes non commerciales de l'État de son champ d'application.

Un reporting aligné sur le UK ETS, mais distinct de l'UE

Sur le volet Monitoring, Reporting, Verification (MRV), le législateur britannique a choisi une approche d'alignement sur le UK ETS existant, plutôt que sur l'EU ETS.

- Le calendrier de reporting et de restitution suit le régime commun : déclaration des émissions au 31 mars et restitution des quotas au 30 avril. De nombreux intervenants à la consultation avaient demandé un alignement sur la date de restitution de l'EU ETS (30 septembre), sans succès.
- Les gaz couverts comprennent, dès 2026, le CO₂, le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O). Les émissions sont converties en équivalent CO₂ sur la base de leur potentiel de réchauffement global (GWP) tel qu'issu du 5^e rapport du GIEC (AR5).

L'entité responsable : le « Registered Owner » par défaut

Le Gouvernement britannique a également tranché la question de l'entité responsable. Par défaut, il s'agira du propriétaire enregistré du navire (*Registered Owner*), sauf si une clause contractuelle prévoit que cette responsabilité incombe à l'ISM Company.

Compte tenu de la structure actuelle de la flotte mondiale, largement détenue via des Special Purpose Vehicles (SPV), il est probable que ces clauses de délégation se multiplient, soit via une stipulation spécifique dans les contrats d'affrètement (tel que nous pouvons déjà le constater pour les EU ETS par exemple), soit dans le cadre de contrats ad hoc entre propriétaire et exploitant.

Malgré ces clarifications, la réponse intérimaire de juillet 2025 laisse encore plusieurs sujets ouverts, notamment sur les risques de contournement et l'articulation avec l'EU ETS.

II. DES RISQUES DE CONTOURNEMENT DU RÉGIME NON RÉSOLUS

Le régime UK ETS Maritime apparaît contraignant pour les opérateurs qui y sont soumis, mais demeure, en pratique, restreint dans son champ d'application. Les risques de contournement, largement soulignés lors de la consultation, restent d'actualité.

Exclusion de certains territoires et reroutages possibles

D'une part, les voyages depuis ou vers certains territoires d'outre-mer britanniques, des dépendances de la Couronne, ainsi que de certaines îles écossaises, ne seraient pas inclus dans le périmètre du UK ETS. Cette exclusion crée un risque de trajets modifiés faisant escale dans ces territoires afin de réduire ou d'éviter l'exposition au régime.

Ce risque a notamment été mis en avant en mer d'Irlande, avec la possibilité de privilégier des escales par l'île de Man pour contourner le système.

Liaisons GB-Irlande du Nord vs GB-République d'Irlande

D'autre part, l'un des points les plus sensibles concerne la différence de traitement entre :

- les liaisons Grande-Bretagne-Irlande du Nord,
- et les liaisons Grande-Bretagne-République d'Irlande.

Dans le cadre de l'EU ETS, 50 % des émissions des voyages entre un port de l'UE et un port hors UE sont couverts. De son côté, le UK ETS prévoit de couvrir 100 % des voyages domestiques. Il en résulte une possible disparité entre :

- les voyages Grande-Bretagne-Irlande du Nord, susceptibles d'être couverts à 100 % sous UK ETS,
- et les voyages Grande-Bretagne-République d'Irlande, couverts à 50 % sous EU ETS.

Le risque est alors que les compagnies maritimes privilégient des routes Grande-Bretagne-République d'Irlande, plutôt que des liaisons directes vers l'Irlande du Nord, afin de bénéficier d'une exposition moindre au prix du carbone.

Pour répondre à ce risque et harmoniser la tarification du carbone sur ces liaisons, deux options ont été discutées lors de la consultation :

1. Réduire à 50 % l'obligation pour les voyages Grande-Bretagne-Irlande du Nord, afin d'aligner le niveau d'exposition sur celui des voyages Grande-Bretagne-République d'Irlande ;
2. Étendre la couverture en incluant 50 % des émissions des voyages Royaume-Uni-République d'Irlande, sur le modèle de l'EU ETS.

Certaines réponses à la consultation ont plaidé pour une équivalence "par le haut", en privilégiant l'extension de la couverture aux voyages vers la République d'Irlande plutôt qu'une réduction des obligations sur les liaisons avec l'Irlande du Nord.

L'argument avancé est double :

- des gains environnementaux accrus grâce à une couverture plus large,
- une réduction des distorsions de concurrence par un alignement sur la logique européenne.

Les autorités britanniques ont pris acte de ces positions, mais n'ont pas encore arbitré définitivement dans leur réponse intérimaire de juillet 2025.

III. UN ALIGNEMENT ENCORE INCOMPLET AVEC L'EU ETS

Le régime retenu par le régulateur britannique se distingue de l'EU ETS sur plusieurs points structurants.

Un périmètre plus étroit

En premier lieu, le champ d'application du UK ETS est limité aux trajets intérieurs, alors que l'EU ETS inclut, pour le maritime, 50 % des trajets internationaux au départ ou à destination d'un port de l'Union européenne.

Cette différence se traduit à la fois par :

- un impact environnemental moindre du dispositif britannique,
- et des risques de comportements opportunistes, certains armateurs pouvant adapter leurs routes pour optimiser leur exposition au prix du carbone.

Des méthodes et obligations divergentes

En second lieu, le MRV et les paramètres techniques du UK ETS diffèrent sensiblement de ceux de l'EU ETS :

- utilisation des GWP d'AR5 côté britannique, contre AR6 côté européen ;
- dates de dépôt et de restitution plus précoces au Royaume-Uni (31 mars / 30 avril, contre restitution au 30 septembre dans l'UE) ;
- définition de l'entité responsable fondée sur le Registered Owner, alors que le régime européen se concentre davantage sur l'exploitant effectif du navire, plus proche de la réalité opérationnelle.

En effet, bien que l'EU ETS et le UK ETS désignent tous deux le Registered Owner comme entité responsable par défaut, le régime européen se distingue par un mécanisme institutionnalisé de transfert de responsabilité vers l'exploitant (DOC holder), fondé sur la définition élargie de la "shipping company" du règlement MRV. À l'inverse, le UK ETS n'envisage ce transfert qu'à travers une clause contractuelle spécifique, rendant la substitution de l'exploitant moins encadrée et potentiellement moins aisée dans la pratique.

Ces divergences entraînent des coûts de conformité supplémentaires pour les armateurs et opérateurs actifs sur les deux marchés, qui doivent composer avec des calendriers, des méthodologies et des responsabilités juridiques distincts. Ce sera notamment le cas pour les armateurs opérant des navires à la fois sur des liaisons transmanche ou Angleterre – République d'Irlande, et des liaisons intra UK.

Une convergence envisagée, mais lointaine

Conscients de ces enjeux, l'Union européenne et le Royaume-Uni ont, lors du Sommet UE-UK du 19 mai 2025, acté un « Common Understanding » évoquant la possibilité d'une mise en relation future des marchés du carbone.

Une telle liaison permettrait, à terme, d'aligner les règles de calcul et de rapprocher les prix du carbone dans les deux zones. Pour autant, la concrétisation de cette convergence apparaît incertaine à moyen terme, compte tenu des divergences techniques et du contexte politique.

Conclusion

Le cap britannique est désormais fixé : les acteurs du secteur maritime opérant au Royaume-Uni devront s'adapter rapidement à l'intégration de leurs activités dans le UK ETS.

Toutefois, en dépit des gains environnementaux annoncés et de la volonté affichée de décarbonation, le législateur britannique ne propose pas, à ce stade, un dispositif aussi ambitieux que l'EU ETS. Le régime souffre de plusieurs angles morts (périmètre restreint, risques de contournement, incohérences régionales) et d'un manque d'alignement avec le cadre européen, qui alourdit la charge de conformité des opérateurs actifs des deux côtés de la Manche.

Dans un contexte où l'adoption d'un cadre mondial unifié de tarification carbone par l'OMI a été reportée, une convergence rapide des régimes ne semble pas à l'ordre du jour. Les acteurs du secteur maritime devront donc composer, pour les années à venir, avec deux marchés du carbone parallèles, aux règles distinctes et aux interactions encore incertaines.