

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Lettre circulaire n° 5005  
11 avril 2025

Destinataires : Tous les Membres de l'OMI  
Parties à la Convention MARPOL qui ne sont pas membres de l'OMI

Objet : **Projet de texte révisé de l'Annexe VI de MARPOL**

1 Le MEPC 82 (30 septembre - 4 octobre 2024) a examiné et approuvé le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur pour un moteur diesel marin, y compris clarification des cycles d'essai des moteurs, et la clarification des rubriques en ce qui concerne les données notifiées conformément aux règles 27 et 28 de l'Annexe VI de MARPOL.

2 Le MEPC 83 (7 - 11 avril 2025) a examiné et approuvé les projets d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant :

- .1 la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (règles 13 et 14 et appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL) ;
- .2 l'accessibilité à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et la disposition concernant l'examen de la mesure de réduction des émissions de GES à court terme (règles 20, 25, 27 et 28); et
- .3 le Cadre Zéro émission nette de l'OMI (nouveau chapitre 5).

3 Conformément aux instructions du Comité, le Secrétariat a établi un projet de texte récapitulatif révisé de l'Annexe VI de MARPOL, dans lequel il a incorporé les amendements mentionnés ci-dessus.

4 Le Secrétaire général a l'honneur de transmettre ci-joint, conformément à l'article 16 2) a) de la Convention MARPOL, le projet de texte récapitulatif révisé de l'Annexe VI de MARPOL susmentionné, tel qu'il figure en annexe, pour examen en vue de l'adoption des amendements par le MEPC/ES.2, conformément aux articles 16 2) b), c) et d) de ladite convention.

\*\*\*



**ANNEXE****PROJET D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL****RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION  
DE L'ATMOSPHÈRE PAR LES NAVIRES****(Annexe VI révisée de MARPOL)****Chapitre 1 – Généralités****Règle 1***Champ d'application*

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire.

**Règle 2***Définitions*

1 Aux fins de la présente Annexe :

- .1 *Annexe* désigne l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et telle que modifiée par le Protocole de 1997, tel que modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.
- .2 L'expression *dont la construction se trouve à un stade équivalent* désigne le stade auquel :
  - .1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et
  - .2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
- .3 *Date d'anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- .4 *Audit* désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.
- .5 *Programme d'audit* désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1067(28)).

- .6 *Norme d'audit* désigne le Code d'application.
- .7 *Dispositif de contrôle auxiliaire* désigne un système, une fonction ou une stratégie de contrôle qui est incorporé dans un moteur diesel marin pour protéger ce moteur et/ou son équipement auxiliaire contre des conditions d'exploitation qui risqueraient d'entraîner des dommages ou défaillances, ou qui est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur. Un dispositif de contrôle auxiliaire peut également être une stratégie ou une mesure dont il a été démontré de façon satisfaisante qu'il ne s'agissait pas d'un dispositif d'invalidation.
- .8 *Année civile* désigne la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre inclus.
- .9 *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).
- .10 *Comité* désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
- .11 *Compagnie* désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.
- .12 *Chargement continu* désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température comprise entre 850 °C et 1 200 °C.
- .13 *Dispositif d'invalidation* désigne un dispositif qui mesure, détecte ou réagit à des variables de fonctionnement (par exemple vitesse du moteur, température, pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou la fonction du système de contrôle des émissions de manière telle que l'efficacité de ce système est réduite dans des conditions rencontrées au cours de l'exploitation normale, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit largement prise en considération dans les méthodes d'essai appliquées pour l'homologation concernant les émissions.
- .14 *Registre électronique* désigne un dispositif ou système approuvé par l'Administration qui est utilisé à la place d'un registre sur support papier pour consigner sous forme électronique les renseignements concernant les rejets, transferts et autres opérations qui doivent l'être en vertu de la présente Annexe.<sup>2</sup>
- .15 *Émission* désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.

---

<sup>2</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

- .16 *Zone de contrôle des émissions* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les NO<sub>x</sub> ou les SO<sub>x</sub> et les particules ou ces trois types d'émission et leurs effets préjudiciables sur la santé humaine et l'environnement. Les zones de contrôle des émissions sont mentionnées à la règle 13 et à la règle 14 de la présente Annexe.
- .17 *Fuel-oil* désigne tout combustible livré à un navire et destiné à être utilisé à bord.
- .18 *Combustible gazeux* désigne un fuel-oil dont la pression de vapeur dépasse 0,28 MPa absolu à une température de 37,8 °C.<sup>3</sup>
- .19 *Jauge brute* désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- .20 *Échantillon du fuel-oil utilisé* désigne un échantillon du fuel-oil utilisé à bord d'un navire.
- .21 *Installations*, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris d'extincteurs d'incendie portatifs, d'isolants ou d'autres matériaux à bord d'un navire, mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolants ou d'autres matériaux précédemment installés, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.
- .22 *Installé* qualifie un moteur diesel marin qui est installé ou est censé être installé à bord d'un navire, y compris un moteur diesel marin auxiliaire portable, uniquement si son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du navire. Un système de ravitaillement en carburant est considéré comme intégré uniquement s'il est fixé à demeure au navire. Cette définition vise aussi un moteur diesel marin qui sert à compléter ou augmenter la puissance installée du navire et qui est censé faire partie intégrante du navire.
- .23 La stratégie irrationnelle de contrôle des émissions désigne toute stratégie ou toute mesure qui, lorsqu'un moteur diesel marin est exploité dans des conditions normales d'utilisation, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions pour l'abaisser à un niveau inférieur à celui qui était escompté par les méthodes d'essai applicables en matière d'émissions.
- .24 *Combustible à faible point d'éclair* désigne un fuel-oil gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui qui est autorisé en vertu du paragraphe 2.1.1 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée.

<sup>3</sup> Se reporter au paragraphe 2.2.18 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).

- .25 *Moteur diesel marin* désigne tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, auquel la règle 13 de la présente Annexe s'applique, y compris les systèmes compound et de suralimentation éventuellement utilisés. De plus, un moteur à gaz installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> mars 2016 ou après cette date ou un moteur à gaz supplémentaire ou de remplacement non identique installé à cette date ou après cette date est lui aussi considéré comme un moteur diesel marin.
- .26 *Échantillon MARPOL livré* désigne l'échantillon du fuel-oil livré conformément à la règle 18.8.1 de la présente Annexe.
- .27 *Code technique sur les NO<sub>x</sub>* désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins, adopté par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997, tel que modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.
- .28 *Échantillon du fuel-oil à bord* désigne un échantillon du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire.
- .29 *Substance qui appauvrit la couche d'ozone* désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.
- Les "substances qui appauvrissent la couche d'ozone" que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :
- |            |                                                                      |
|------------|----------------------------------------------------------------------|
| Halon 1211 | Bromochlorodifluorométhane                                           |
| Halon 1301 | Bromotrifluorométhane                                                |
| Halon 2402 | 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoroéthane (également appelé Halon 114B2) |
| CFC-11     | Trichlorofluorométhane                                               |
| CFC-12     | Dichlorodifluorométhane                                              |
| CFC-113    | 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane                                |
| CFC-114    | 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane                               |
| CFC-115    | Chloropentafluoroéthane                                              |
- .30 *Incinération à bord* désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- .31 *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- .32 *Navire construit* désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

- .33 *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de fuel-oil ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- .34 *Teneur en soufre du fuel-oil* désigne la concentration de soufre dans un fuel-oil, mesurée en % m/m, telle que vérifiée conformément à une norme jugée acceptable par l'Organisation.<sup>4</sup>
- .35 *Navire-citerne*, dans le contexte de la règle 15 de la présente Annexe, désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.
- .36 *Barge sans équipage ni propulsion autonome* désigne une barge qui :
- .1 n'a pas de moyens de propulsion mécanique;
  - .2 n'a pas de dispositif, de matériel et/ou de machine qui risquent de produire des émissions réglementées par la présente Annexe; et
  - .3 n'a ni personnes ni animaux vivants à bord.

## 2 Aux fins du chapitre 4 :

- .1 *Navire livré le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ou après cette date* désigne un navire :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> septembre 2015 ou après cette date; ou
  - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> mars 2016 ou après cette date; ou
  - .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ou après cette date;
- .2 *CII opérationnel annuel obtenu* désigne la valeur de l'indicateur d'intensité carbone opérationnel effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément aux règles 26 et 28 de la présente Annexe.
- .3 *EEDI obtenu* désigne la valeur de l'EEDI effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 22 de la présente Annexe.
- .4 *EEXI obtenu* désigne la valeur de l'EEXI effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 23 de la présente Annexe.
- .5 *Vraquier* désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention

<sup>4</sup> Se reporter à la norme ISO 8754:2003, intitulée "Produits pétroliers – Détermination de la teneur en soufre – Spectrométrie de fluorescence de rayons X dispersive en énergie".

- internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (telle que modifiée), à l'exception des transporteurs mixtes.
- .6 *Transporteur mixte* désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.
- .7 *Porte-conteneurs* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et en pontée.
- .8 *Propulsion classique* désigne une méthode de propulsion dans laquelle un moteur alternatif à combustion interne principal est le moteur primaire et est couplé à un arbre de propulsion soit directement soit par l'intermédiaire d'un carter de transmission.
- .9 *Navire à passagers de croisière* désigne un navire à passagers dépourvu de pont à cargaison qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers dans des cabines la nuit au cours d'un voyage en mer.
- .10 *Distance parcourue* désigne la distance fond parcourue.
- .11 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- .12 *Transporteur de gaz* désigne un navire de charge, autre qu'un transporteur de GNL défini au paragraphe 2.16 de la présente règle, construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.
- .13 *Navire pour marchandises diverses* désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches, qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.
- .14 *Transporteur de GNL* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de gaz naturel liquéfié (GNL).
- .15 *Transformation importante* désigne la transformation d'un navire qui :
- .1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou
  - .2 change le type du navire; ou
  - .3 vise essentiellement, de l'avis de l'Administration, à en prolonger la vie; ou
  - .4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou

- .5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à la règle 24 de la présente Annexe qui lui est applicable ou l'EEXI requis applicable tel que défini à la règle 25 de la présente Annexe.
- .16 *Navire neuf* désigne un navire :
  - .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> janvier 2013 ou après cette date; ou
  - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> juillet 2013 ou après cette date; ou
  - .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> juillet 2015 ou après cette date.
- .17 *Propulsion non classique*, désigne une méthode de propulsion qui n'est pas une propulsion classique et inclut les systèmes de propulsion diesel-électrique, de propulsion à turbine et de propulsion hybride.
- .18 *Navire à passagers* désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- .19 *Recueil sur la navigation polaire* désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, des parties I-A et II-A et des parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
  - .1 les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
  - .2 les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.
- .20 *Transporteur de cargaisons réfrigérées* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.
- .21 *CII opérationnel annuel requis* désigne la valeur cible du CII opérationnel annuel obtenu conformément aux règles 26 et 28 de la présente Annexe pour le type et les dimensions du navire donné.
- .22 *EEDI requis* désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par la règle 24 de la présente Annexe pour le type et les dimensions du navire donné.

- .23 *EEXI requis* désigne la valeur maximale de l'EEXI obtenu qui est tolérée par la règle 25 de la présente Annexe pour le type et les dimensions du navire donné.
- .24 *Navire roulier à cargaisons* désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.
- .25 *Navire roulier à cargaisons* (transporteur de véhicules) désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.
- .26 *Navire roulier à passagers* désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison.
- .27 *Navire-citerne* désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.

### 3 Aux fins du chapitre 5 :

- .1 *Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (GFI annuelle obtenue)*, exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>eq par unité d'énergie (gCO<sub>2</sub>eq/MJ), désigne la moyenne pondérée de l'intensité des émissions de GES de tous les combustibles utilisés à bord d'un navire au cours d'une année civile donnée, du puits au sillage, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation, conformément à la règle 33 de la présente Annexe;
- .2 *Équivalent CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>eq)* désigne la mesure métrique utilisée pour additionner les émissions de CO<sub>2</sub>, de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O sur la base de leur potentiel de réchauffement planétaire sur 100 ans, en convertissant les quantités de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O en une quantité équivalente de CO<sub>2</sub>, ainsi qu'il est indiqué dans le cinquième rapport d'évaluation du GIEC;
- .3 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf;
- .4 *Combustible* désigne toute source d'énergie ou tout vecteur énergétique utilisé à bord d'un navire pour la propulsion ou pour le fonctionnement de tout équipement à bord d'un navire;
- .5 *Fiche du cycle de vie du combustible* désigne l'outil technique permettant de recueillir et de transmettre des informations pertinentes pour l'évaluation de l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie d'un combustible;
- .6 *Bilan de conformité eu égard à la GFI*, exprimé en tonnes de CO<sub>2</sub>eq, désigne la mesure de l'état de conformité d'un navire eu égard à la GFI par rapport à l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible, conformément à la règle 36 de la présente Annexe;
- .7 *Déficit de conformité eu égard à la GFI*, exprimé en tonnes de CO<sub>2</sub>eq, désigne la mesure dans laquelle la conformité d'un navire est inférieure à la norme établie par la GFI annuelle cible, conformément à la règle 36 de la présente Annexe;

- .8 *Intensité des émissions de GES des combustibles* (GFI), exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>eq par unité d'énergie (gCO<sub>2</sub>eq/MJ), désigne la quantité d'émissions de GES sur le cycle de vie par unité d'énergie utilisée à bord d'un navire calculée du puits au sillage, conformément aux directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>5</sup>
- .9 *Émissions de gaz à effet de serre (GES)* désigne tout dégagement de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de méthane (CH<sub>4</sub>) et d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) dans l'atmosphère;
- .10 *Navire neuf* désigne un navire :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> janvier 2028 ou après cette date; ou
  - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> juillet 2028 ou après cette date; ou
  - .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> juillet 2030 ou après cette date.
- .11 *Unité corrective*, exprimée en tonnes de CO<sub>2</sub>eq, désigne une unité non transférable acquise au moyen du versement au Fonds Zéro émission nette de l'OMI de contributions financières au titre des émissions de GES, que le navire peut utiliser pour compenser un déficit de conformité, conformément à la règle 36 de la présente Annexe;
- .12 *Prime* désigne une indemnité annuelle versée par le Fonds Zéro émission nette en cas d'utilisation de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, conformément à la règle 39 de la présente Annexe;
- .13 *Navire semi-submersible* désigne un type de navire conçu pour transporter des navires, des installations maritimes et des charges importantes, généralement doté d'une superstructure élevée, d'un local sur le pont ou d'un réservoir flottant en remorque ou à l'arrière, et capable de s'immerger partiellement lors de la manutention de la cargaison;
- .14 *Compte de navire* désigne un compte que les navires auxquels s'applique le chapitre 5 de la présente Annexe sont tenus d'établir dans le registre GFI de l'OMI conformément à la règle 38 de la présente Annexe;
- .15 *Relevé de compte de navire*, désigne le relevé de compte annuel du navire délivré par le Registre GFI de l'OMI et qui rend compte des transactions enregistrées sur ce compte conformément à la règle 38 de la présente Annexe;
- .16 *Unité excédentaire*, exprimée en tonnes de CO<sub>2</sub>eq, désigne une unité transférable qu'un navire en conformité directe est en droit de recevoir conformément à la règle 36 de la présente Annexe;

<sup>5</sup> Se reporter aux Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine (résolution MEPC.391(81)), telles qu'elles pourraient être modifiées.

- .17 *Système de certification des combustibles durables* désigne un système, géré par une entité juridique, qui certifie qu'un combustible est conforme aux prescriptions énoncées dans le chapitre 5 de la présente Annexe et aux directives connexes;
- .18 *Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible (GFI annuelle cible)*, exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>eq par unité d'énergie (gCO<sub>2</sub>eq/MJ), désigne la valeur des deux niveaux de la GFI annuelle cible (cible de base et cible aux fins de conformité directe), conformément à l'article 35 de la présente Annexe;
- .19 *Techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles* désigne les types de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles qui donnent droit à la prime annuelle au titre du combustible prévue à la règle 39.

### **Règle 3**

#### *Exceptions et exemptions*

#### **Généralités**

- 1 Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas :
  - .1 à toute émission nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
  - .2 à toute émission résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
    - .2.1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions; et
    - .2.2 sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### **Essais aux fins de la recherche sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires**

2 L'Administration d'une Partie peut, en coopération avec d'autres Administrations, s'il y a lieu, exempter un navire de l'application de dispositions particulières de la présente Annexe pour lui permettre d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires et de programmes de conception de moteurs. Une telle exemption ne peut être accordée que si l'application de dispositions spécifiques de l'Annexe ou du texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008 risquerait de freiner la recherche nécessaire au développement de ces techniques ou de ces programmes. Une exemption accordée en vertu de la présente règle ne doit pas dispenser un navire de la notification prescrite par la règle 27 et la règle 37 ne doit pas modifier le type et la portée des données à

notifier en application de la règle 27 et la règle 37. Une telle exemption ne peut être accordée qu'au nombre minimum de navires nécessaire et est soumise aux conditions suivantes :

- .1 dans le cas des moteurs diesel marins d'une cylindrée unitaire allant jusqu'à 30 litres, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à 18 mois. Si un délai supplémentaire est nécessaire, l'Administration ou les Administrations qui ont octroyé l'exemption peuvent la renouveler pour une période supplémentaire de 18 mois; ou
- .2 dans le cas des moteurs diesel marins ayant une cylindrée unitaire égale ou supérieure à 30 litres, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à cinq ans et doit être revue périodiquement par l'Administration ou les Administrations qui ont octroyé l'exemption lors de chaque visite intermédiaire. Une exemption peut être retirée à la lumière de cet examen si la mise à l'essai n'a pas respecté les conditions d'octroi de l'exemption ou s'il est établi que la technologie ou le programme risque de ne pas contribuer efficacement à réduire et maîtriser les émissions provenant du navire. Si l'Administration ou les Administrations qui procèdent à cet examen décident que davantage de temps est nécessaire pour mettre à l'essai une technique ou un programme particulier, l'exemption peut être renouvelée pour une période de temps supplémentaire ne dépassant pas cinq ans.

### **Émissions provenant des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers**

3.1 Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3) b) ii) de la présente Convention, exemptées de l'application des dispositions de la présente Annexe. Ces émissions sont notamment les suivantes :

- .1 les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans toutefois s'y limiter, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement;
- .2 les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;
- .3 les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers; et
- .4 les émissions provenant de moteurs diesel marins qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

3.2 Les prescriptions de la règle 18 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, sous réserve de l'approbation de l'Administration.

## **Barges sans équipage ni propulsion autonome**

4 L'Administration peut exempter une barge sans équipage ni propulsion autonome<sup>6</sup> de l'application des prescriptions des règles 5.1 et 6.1 de la présente Annexe, en délivrant un certificat international d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère, pendant une période ne dépassant pas cinq ans, à condition que cette barge ait fait l'objet d'une visite confirmant qu'elle remplit les conditions énoncées aux règles 2.1.32.1 à 2.1.32.3 de la présente Annexe.

### **Règle 4**

#### *Équivalences*

1 L'Administration d'une Partie peut autoriser la mise en place à bord d'un navire 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 la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, y compris les normes énoncées dans les règles 13 et 14.

2 L'Administration d'une Partie qui autorise l'utilisation d'une installation, d'un matériau, d'un dispositif ou d'un appareil ou d'autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

3 L'Administration d'une Partie devrait tenir compte de toutes les directives pertinentes que l'Organisation<sup>7</sup> aura pu élaborer à propos des équivalences prévues aux termes de la présente règle.

4 L'Administration d'une Partie qui autorise l'utilisation des alternatives équivalentes indiquées au paragraphe 1 de la présente règle doit veiller à ne pas nuire ni porter atteinte à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou à ses ressources ou à ceux d'autres États.

## **Chapitre 2 – Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle**

### **Règle 5**

#### *Visites*

1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plateforme fixe ou flottante doit, aux fins de garantir le respect des prescriptions du chapitre 3 de la présente Annexe, être soumis aux visites spécifiées ci-après :

- .1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois.

---

<sup>6</sup> Se reporter aux Directives visant à exempter les barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application de certaines prescriptions de MARPOL relatives aux visites et à la délivrance des certificats (MEPC.1/Circ.892).

<sup>7</sup> Se reporter aux Directives de 2021 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.340(77)), et au rectificatif y relatif, et aux Directives de 2023 applicables aux appareils de traitement thermique des déchets (résolution MEPC.373(80)).

Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe;

- .2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque la règle 9.2, 9.5, 9.6 ou 9.7 de la présente Annexe s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe;
- .3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe;
- .4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 de la présente règle, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 5 de la présente règle et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe; et
- .5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 5 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du chapitre 3 de la présente Annexe.

2 Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe.

3 Les visites de navires, en ce qui concerne la mise en application des dispositions de la présente Annexe, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration.

- .1 L'Administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives adoptées par l'Organisation.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)). Se reporter également aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023 (résolution A.1186(33)).

- .2 La visite des moteurs diesel marins et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit être effectuée conformément au texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008.
  - .3 Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle.
  - .4 Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- 4 Tout navire auquel s'applique le chapitre 4 de la présente Annexe doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation :<sup>9</sup>
- .1 une visite initiale effectuée avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe et que le SEEMP prescrit par la règle 26 de la présente Annexe se trouve à bord;
  - .2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, effectuée après la transformation importante d'un navire neuf auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 24 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions de la règle 2.2.18 de la présente Annexe;
  - .3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de la règle 24 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et

---

<sup>9</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) (résolution MEPC.365(79), telle que modifiée par les résolutions MEPC.374(80) et MEPC.403(83) et aux Directives de 2022 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.351(78)).

de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante, ou, en l'absence d'un contrat, à la date du début de la transformation. La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par la règle 26 de la présente Annexe se trouve à bord et, dans le cas d'un navire auquel s'applique la règle 27, que le SEEMP a été dûment révisé pour rendre compte d'une transformation importante lorsque celle-ci a une incidence sur la méthode de collecte des données et/ou les procédures de notification;

- .4 pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à la règle 26 de la présente Annexe, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement, quelle que soit celle qui intervient en premier, prévues au paragraphe 1 de la présente règle, le 1<sup>er</sup> janvier 2013 ou après cette date;
- .5 l'Administration doit s'assurer que, pour chaque navire auquel s'applique la règle 27, le SEEMP est conforme aux dispositions de la règle 26.2 de la présente Annexe. Elle doit s'en assurer avant de procéder à la collecte des données prescrite par la règle 27 de la présente Annexe afin de garantir que la méthode et les procédures seront en place avant le début de la première période de notification. Une confirmation de la conformité doit être fournie au navire et être conservée à bord;
- .6 l'Administration doit s'assurer que, pour chaque navire auquel s'applique la règle 28, le SEEMP est conforme aux dispositions de la règle 26.3.1 de la présente Annexe. Elle doit s'en assurer avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Une confirmation de la conformité doit être fournie au navire et être conservée à bord;
- .7 il faut vérifier que l'EEXI obtenu du navire est conforme aux prescriptions des règles 23 et 25 de la présente Annexe lors de la visite annuelle, de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement prévues au paragraphe 1 de la présente règle, ou lors de la visite initiale prévue aux paragraphes 4.1 et 4.3 de la présente règle, quelle que soit celle qui intervient en premier, le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou après cette date; et
- .8 nonobstant les dispositions du paragraphe 4.7 de la présente règle, une visite générale ou partielle, selon les circonstances, effectuée après la transformation importante d'un navire auquel s'applique la règle 23 de la présente Annexe. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEXI obtenu du navire a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 25 de la présente Annexe.

5 Les navires auxquels s'applique le chapitre 5 de la présente Annexe doivent aussi être soumis à la visite spécifiée ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation :<sup>10</sup>

- .1 une visite initiale effectuée avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui

---

<sup>10</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) (résolution MEPC.365(79), telle que modifiée par la résolution MEPC.374(80), telle qu'elle pourrait être de nouveau modifiée) et aux Directives de 2022 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.351(78)).

soit délivré. La visite doit permettre de vérifier que le SEEMP prescrit par la règle 26 de la présente Annexe se trouve à bord; et

- .2 pour les navires existants, l'Administration doit s'assurer que, pour chaque navire auquel s'applique le chapitre 5 de la présente Annexe, le SEEMP est conforme aux dispositions de la règle 26.4 de la présente Annexe. Elle doit s'en assurer avant le 1<sup>er</sup> janvier 2028. Une confirmation de la conformité doit être fournie au navire et être conservée à bord.

6 Le matériel doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de ce matériel et de ces équipements par un matériel et des équipements conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.

7 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité du matériel visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

#### **Règle 6**

*Délivrance des certificats et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle ou apposition d'un visa*

#### **Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**

1 Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe :

- .1 à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties; et
- .2 aux installations de forage et plateformes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties.

2 Un certificat IAPP doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe à l'égard de l'Administration de ce navire, conformément au paragraphe 1 de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date.

3 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle.<sup>11</sup> Dans tous les cas, l'Administration assume la pleine responsabilité du certificat.

---

<sup>11</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

**Certificat international relatif au rendement énergétique**

4 Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 5 de la présente Annexe, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.

5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

**Déclaration de conformité attestant la notification de la consommation du fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle**

6 Après avoir reçu les données notifiées en application de la règle 27.3 de la présente Annexe et le CII opérationnel annuel obtenu en application de la règle 28.2 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>9</sup> doit :

- .1 déterminer si les données communiquées sont conformes aux dispositions de la règle 27 de la présente Annexe;
- .2 vérifier que le CII opérationnel annuel obtenu est fondé sur les données soumises conformément à la règle 27 de la présente Annexe;
- .3 sur la base du CII opérationnel annuel obtenu vérifié, déterminer la note à attribuer au navire en ce qui concerne l'intensité carbone opérationnelle conformément à la règle 28.6 de la présente Annexe; et
- .4 délivrer au navire une déclaration de conformité relative à la notification de la consommation de fuel-oil et à la notation de l'intensité carbone opérationnelle au plus tard cinq mois après le début de l'année civile, sous réserve d'un examen et d'une vérification des éléments mentionnés aux règles 6.6.1 à 6.6.3 de la présente Annexe. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

7 Après avoir reçu les données notifiées en application des règles 27.4, 27.5 ou 27.6 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>12</sup> doit rapidement déterminer si les données ont été communiquées conformément aux dispositions de la règle 27 et, dans l'affirmative, délivrer au navire une déclaration de conformité. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

8 Nonobstant le paragraphe 6 de la présente règle, un navire ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E conformément à la règle 28 de la présente Annexe ne doit pas se voir délivrer de déclaration de conformité, à moins qu'un plan de mesures correctives ne soit dûment élaboré et pris en considération dans le SEEMP et vérifié par l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>12</sup> conformément aux règles 28.7 et 28.8 de la présente Annexe.

---

<sup>12</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

### **Déclaration de conformité attestant l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle**

9 Après avoir reçu les données notifiées en application de la règle 37 de la présente Annexe en ce qui concerne la GFI annuelle obtenue, la GFI annuelle cible et le bilan de conformité eu égard à la GFI, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>13</sup> doit :

- .1 vérifier si les données communiquées sont conformes aux dispositions du paragraphe 1 de la règle 33 et du paragraphe 1 de la règle 37 de la présente Annexe;
- .2 vérifier que la GFI annuelle obtenue a été calculée conformément aux règles 33 et 34 de la présente Annexe;
- .3 vérifier que la GFI annuelle cible a été calculée conformément à la règle 35 de la présente Annexe;
- .4 vérifier que le bilan de conformité eu égard à la GFI a été établi conformément à la règle 36 de la présente Annexe;
- .5 notifier les données vérifiées au Registre GFI de l'OMI conformément à la règle 37 de la présente Annexe;
- .6 vérifier, dès réception du relevé annuel de compte du navire délivré par le Registre GFI de l'OMI, que le navire satisfait au chapitre 5 de la présente Annexe et qu'il s'est acquitté des frais administratifs annuels au Registre GFI de l'OMI;
- .7 vérifier, dans le cas des navires remplissant les conditions requises pour l'obtention d'une prime, la quantité totale des émissions de GES évitées du fait de l'utilisation de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles conformément à la règle 39; et
- .8 délivrer au navire une déclaration de conformité attestant l'intensité des émissions de GES des combustibles au plus tard neuf mois après le début de l'année civile, sous réserve de la vérification des éléments mentionnés aux règles 6.9.1 à 6.9.7. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

10 Dès réception des données notifiées en application du paragraphe 7 de la règle 37 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci doit rapidement vérifier et établir si les données ont été communiquées conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la règle 37 et, dans l'affirmative, délivrer au navire une déclaration de conformité, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

---

<sup>13</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

**Règle 7***Délivrance d'un certificat par une autre Partie*

1 Une Partie peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions applicables de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un Certificat IAPP ou un Certificat international relatif au rendement énergétique ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur ces certificats du navire, conformément à la présente Annexe.

2 Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Administration qui a fait la requête.

3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de la règle 6 de la présente Annexe.

4 Il ne doit pas être délivré de Certificat IAPP, de Certificat international relatif au rendement énergétique ni de Certificat d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie.

**Règle 8***Présentation des certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil, la notation de l'intensité carbone opérationnelle et l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle***Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**

1 Le Certificat IAPP doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe et doit être rédigé en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si une langue officielle du pays qui le délivre est également utilisée, cette langue fait foi en cas de différend ou de divergence.

**Certificat international relatif au rendement énergétique**

2 Le Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE) doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice VIII de la présente Annexe et doit être rédigé en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle de la Partie qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

**Déclaration de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle**

3 La déclaration de conformité établie en application des règles 6.6 et 6.7 de la présente Annexe doit être établie conformément au modèle qui figure à l'appendice X de la présente Annexe et doit être rédigée en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle de la Partie qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

**Certificat international d'exemption de prévention de la pollution de l'atmosphère pour les barges sans équipage ni propulsion autonome**

4 Conformément à la règle 3.4 de la présente Annexe, le Certificat international d'exemption de prévention de la pollution de l'atmosphère pour les barges sans équipage ni

propulsion autonome doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice XI de la présente Annexe et être rédigé au moins en anglais, en espagnol ou en français. Si une langue officielle du pays qui le délivre est également utilisée, cette langue fait foi en cas de différend ou de divergence.

### **Déclaration de conformité attestant l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle**

5 La déclaration de conformité délivrée en application des paragraphes 9 et 10 de la règle 6 de la présente Annexe doit être établie conformément au modèle qui figure à l'appendice XIII de la présente Annexe et doit être rédigée en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle de la Partie qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

### **Règle 9**

*Durée et validité des certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil, la notation de l'intensité carbone opérationnelle et l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle*

### **Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**

1 Un certificat IAPP doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans.

2 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle :

- .1 lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau Certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant;
- .2 lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du Certificat existant; et
- .3 lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 de la présente règle, à condition que les visites spécifiées à la règle 5.1.3 et 5.1.4 de la présente Annexe, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

4 Si une visite de renouvellement a été achevée et qu'un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le Certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne doit pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

5 Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du Certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du Certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du Certificat existant, comme cela est prescrit au paragraphe 2.1, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8 Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à la règle 5 de la présente Annexe :

- .1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée;
- .2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à la règle 5 de la présente Annexe doit être achevée aux intervalles prescrits par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire; et
- .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrits à la règle 5 de la présente Annexe ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 5.1 de la présente Annexe;
- .2 si les visas prévus à la règle 5.1.3 ou 5.1.4 de la présente Annexe n'ont pas été apposés sur le certificat; et
- .3 si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau Certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 5.5 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la

demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon doit adresser dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

### **Certificat international relatif au rendement énergétique**

10 Le Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE) reste valable tout au long de la durée de vie du navire sous réserve des dispositions du paragraphe 11 ci-dessous.

11 Un certificat international relatif au rendement énergétique délivré en vertu de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante; ou
- .2 si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau Certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon doit adresser dès que possible à l'Administration des copies du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant; ou
- .3 si le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements ou les matériaux ayant fait l'objet de la visite ont été modifiés sans l'approbation expresse de l'Administration prescrite à la règle 5.5 de la présente Annexe, à moins que la règle 3 de la présente Annexe ne s'applique.

### **Déclaration de conformité attestant la notification de la consommation du fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle**

12 La déclaration de conformité établie en application de la règle 6.6 de la présente Annexe est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée et durant les cinq premiers mois de l'année civile suivante. La déclaration de conformité établie en application de la règle 6.7 de la présente Annexe est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée, pendant toute l'année civile suivante et pendant les cinq premiers mois de l'année civile qui suit. Toutes les déclarations de conformité doivent être conservées à bord du navire pendant au moins cinq ans.

### **Déclaration de conformité attestant l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle**

13 La déclaration de conformité établie en application du paragraphe 9 de la règle 6 de la présente Annexe est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée et durant les neuf premiers mois de l'année civile suivante. La déclaration de conformité délivrée conformément au paragraphe 10 de la règle 6 de la présente Annexe est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée, pendant toute l'année civile suivante et pendant les neuf premiers mois de l'année civile qui suit. Toutes les

déclarations de conformité doivent être conservées à bord du navire pendant au moins cinq ans.

## **Règle 10**

### *Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port*

1 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe<sup>14</sup>, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.

2 Dans les circonstances visées au paragraphe 1 de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.

3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port qui sont prescrites à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent dans le cas de la présente règle.

4 Aucune disposition de la présente règle ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

5 Dans le contexte des chapitres 4 et 5 de la présente Annexe, toute inspection par l'État du port permet de vérifier, lorsqu'il y a lieu, que des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil, la notation de l'intensité carbone opérationnelle, l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle et qu'un certificat international relatif au rendement énergétique en cours de validité et un plan de gestion du rendement énergétique du navire se trouvent à bord, conformément à l'article 5 de la présente Convention.

6 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 5 de la présente règle, toute inspection par l'État du port permet de vérifier si le Plan de gestion du rendement énergétique du navire est dûment mis en œuvre par le navire conformément à la règle 28 de la présente Annexe.

## **Règle 11**

### *Recherche des infractions et mise en application des dispositions*

1 Les Parties doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Annexe en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2 Tout navire auquel s'applique la présente Annexe peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la présente Annexe, un rapport doit être communiqué à l'Administration pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

---

<sup>14</sup> Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, 2023 (résolution A.1185(33)).

3 Toute Partie doit fournir à l'Administration la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4 Dès réception de cette preuve, l'Administration examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Administration estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Administration doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5 Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique la présente Annexe lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction à celle-ci. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Administration, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

6 La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe, s'applique, mutatis mutandis, aux règles et aux normes énoncées dans la présente Annexe.

### ***Chapitre 3 – Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires***

#### **Règle 12**

##### ***Substances qui appauvrissent la couche d'ozone***

1 La présente règle ne s'applique pas au matériel scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

2 Sous réserve des dispositions de la règle 3.1, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties.

3.1 Les installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autres que les hydrochlorofluorocarbones, sont interdites :

- .1 à bord des navires construits le 19 mai 2005 ou après cette date; ou
- .2 dans le cas des navires construits avant le 19 mai 2005 dont la date de livraison contractuelle de leur équipement est le 19 mai 2005 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire a été effectuée le 19 mai 2005 ou après cette date.

- 3.2 Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites :
- .1 à bord de navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date; ou
  - .2 dans le cas des navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 dont la date contractuelle de livraison de leur équipement au navire est le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire est effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date.
- 4 Les substances visées par la présente règle et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.
- 5 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 doit tenir à jour une liste du matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.<sup>15</sup>
- 6 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ce registre peut faire partie d'un livre de bord existant ou d'un registre électronique approuvé par l'Administration.<sup>16</sup> Un système d'enregistrement électronique, tel que mentionné à la règle 12.6, adoptée par la résolution MEPC.176(58), est considéré comme un registre électronique, à condition qu'il soit approuvé par l'Administration à la date de la première visite de renouvellement du Certificat IAPP ou avant cette date, cette visite devant être effectuée le 1<sup>er</sup> octobre 2020 ou après cette date mais au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2025, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 7 Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque :
- .1 recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
  - .2 réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
  - .3 émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone :
    - .3.1 émission délibérée; et
    - .3.2 émission involontaire;
  - .4 rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre; et

<sup>15</sup> Se reporter à la section 2.1 du Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) (appendice I).

<sup>16</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

- .5 approvisionnement du navire en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

### **Règle 13**

*Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)*

#### **Application**

##### **1.1 La présente règle s'applique :**

- .1 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire; et
- .2 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction de l'Administration que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente règle.

##### **1.2. La présente règle ne s'applique pas :**

- .1 aux moteurs diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence; et
- .2 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire qui effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que le moteur en question fasse l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO<sub>x</sub> établie par l'Administration.

1.3 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1 de la présente règle, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel marin qui est installé à bord d'un navire construit avant le 19 mai 2005 ou tout moteur diesel marin ayant subi une transformation importante avant cette date, à condition que le navire à bord duquel le moteur est installé effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

#### **Transformation importante**

2.1 Aux fins de la présente règle, *transformation importante* désigne une modification subie le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date par un moteur diesel marin qui n'a pas encore été certifié conforme aux normes énoncées au paragraphe 3, 4 ou 5.1.1 de la présente règle par laquelle :

- .1 le moteur est remplacé par un moteur diesel marin ou un moteur diesel marin supplémentaire est installé, ou
- .2 une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, est apportée au moteur, ou

- .3 la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 % par rapport à la puissance maximale continue inscrite sur le certificat d'origine du moteur.

2.2 Dans le cas d'une transformation importante impliquant le remplacement d'un moteur diesel marin par un moteur diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur diesel marin supplémentaire, les normes de la présente règle qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Aux fins de la présente règle, un moteur diesel marin qui est installé pour remplacer un système vapeur est considéré comme un moteur de remplacement. Uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible que le moteur de remplacement satisfasse aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle (niveau III, le cas échéant), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 4 de la présente règle (niveau II), compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>17</sup> L'Administration doit notifier à l'Organisation les cas où un moteur de remplacement de niveau II plutôt que de niveau III a été installé le 1<sup>er</sup> août 2025 ou après cette date, conformément aux dispositions du présent paragraphe.

2.3 Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs diesel marins visés au paragraphe 2.1.2 ou 2.1.3 de la présente règle sont les suivantes :

- .1 pour les navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les normes énoncées au paragraphe 3 de la présente règle; et
- .2 pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, les normes qui étaient en vigueur au moment où le navire a été construit.

#### Niveau I<sup>18</sup>

3 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date et avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes,  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

- .1 17,0 g/kWh lorsque  $n$  est inférieur à 130 tr/min;
- .2  $45 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min; et
- .3 9,8 g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.

#### Niveau II

4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme

<sup>17</sup> Se reporter aux Directives de 2024 prescrites par la règle 13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL en ce qui concerne les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas tenus de respecter la limite du niveau III (résolution MEPC.386(81)).

<sup>18</sup> Se reporter aux Directives pour l'application du Code technique sur les NO<sub>x</sub> eu égard à la certification et la modification des moteurs du niveau I (MEPC.1/Circ.679).

étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes,  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

- .1 14,4 g/kWh lorsque  $n$  est inférieur à 130 tr/min;
- .2  $44 \cdot n^{(-0,23)}$  g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min;
- .3 7,7 g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.

### Niveau III

5.1 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, l'exploitation d'un moteur diesel marin installé à bord d'un navire dans une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle (zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III) est interdite :

- .1 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes,  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :
  - .1 3,4 g/kWh lorsque  $n$  est inférieur à 130 tr/min;
  - .2  $9 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min;
  - .3 2,0 g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 tr/min;

si :

- .2 ce navire est construit à la date indiquée ci-dessous ou après cette date :
  - .1 le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis;
  - .2 le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de la mer Baltique ou dans la zone de contrôle des émissions de la mer du Nord;
  - .3 le 1<sup>er</sup> mars 2026 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de la mer de Norvège. Pour la zone de contrôle des émissions de la mer de Norvège, on entend par "navire construit le 1<sup>er</sup> mars 2026 ou après cette date" un navire :
    - .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> mars 2026 ou après cette date; ou
    - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> septembre 2026 ou après cette date; ou
    - .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> mars 2030 ou après cette date.

Si :

- .3 ce navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III autre qu'une zone de contrôle des émissions décrite dans le paragraphe 5.1.2 de la présente règle, et est construit à la date d'adoption de cette zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou après cette date, ou à une date ultérieure qui peut être indiquée dans l'amendement créant cette zone de contrôle des émissions, si cette date est postérieure :
  - .1 ce navire est construit le 1<sup>er</sup> janvier 2025 ou après cette date et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Arctique canadien.
  - .2 ce navire est construit le 1<sup>er</sup> janvier 2027 ou après cette date et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Atlantique du Nord-Est. Pour la zone de contrôle des émissions de l'Atlantique du Nord-Est, on entend par "navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2027 ou après cette date" un navire :
    - .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> janvier 2027 ou après cette date; ou
    - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> juillet 2027 ou après cette date; ou
    - .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> janvier 2031 ou après cette date.

5.2 Les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle ne s'appliquent pas :

- .1 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'Annexe I de la présente Convention, inférieure à 24 mètres, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins; ou
- .2 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire dont la puissance nominale de propulsion combinée des moteurs diesel est inférieure à 750 kW s'il est démontré, à la satisfaction de l'Administration, que le navire ne peut pas satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction; ou
- .3 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire construit avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 d'une jauge brute inférieure à 500 et d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'Annexe I de la présente Convention, égale ou supérieure à 24 mètres, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins.

5.3 Le niveau des émissions et le mode marche/arrêt des moteurs diesel marins qui sont installés à bord d'un navire auquel s'applique le paragraphe 5.1 de la présente règle et sont certifiés tant pour le niveau II que pour le niveau III ou sont certifiés pour le niveau II

uniquement doivent être consignés dans le livre de bord ou le registre électronique<sup>19</sup> prescrit par l'Administration lorsque le navire entre dans une zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou qu'il en sort ou lorsque le mode marche/arrêt est modifié à l'intérieur d'une telle zone, de même que la date, l'heure et la position du navire.

5.4 Les émissions d'oxydes d'azote provenant d'un moteur diesel marin soumis aux dispositions du paragraphe 5.1 de la présente règle qui se produisent immédiatement après la construction et les essais en mer d'un navire nouvellement construit, ou avant et après des opérations de transformation, de réparation et/ou d'entretien du navire, ou d'entretien ou réparation d'un moteur du niveau II ou d'un moteur à combustible mixte dans les cas où le navire ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, et lorsque les activités en question ont lieu dans un chantier naval ou une autre installation de réparation situé dans une zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III, sont provisoirement exemptées si les conditions suivantes sont remplies :

- .1 le moteur respecte les limites d'émission de NO<sub>x</sub> du niveau II; et
- .2 le navire se rend directement au chantier naval ou à une autre installation de réparation et en revient directement, ne charge ni ne décharge de cargaison pendant la durée de l'exemption et respecte toute instruction supplémentaire particulière sur l'itinéraire à suivre donnée par l'État du port dans lequel se trouve le chantier naval ou autre installation de réparation, s'il y a lieu.

5.5 L'exemption décrite au paragraphe 5.4 de la présente règle n'est applicable que durant les périodes suivantes :

- .1 dans le cas d'un navire nouvellement construit, la période qui débute au moment de la livraison du navire par le chantier naval et inclut les essais en mer, et qui prend fin au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou, dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte, au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III;
- .2 dans le cas d'un navire doté d'un moteur du niveau II qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III et se rend directement au chantier naval ou à une autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'autre installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III à l'issue des essais en mer, s'il y a lieu; ou
- .3 dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, s'il ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou quand le navire est dégazé dans la/les zone(s) et se rend directement au chantier naval ou

---

<sup>19</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

à l'autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III.

### **Zone de contrôle des émissions**

6 Aux fins de la présente règle, une zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III est toute zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'appendice III de la présente Annexe. Les zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III sont :

- .1 la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .2 la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .3 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I de la présente Convention;
- .4 la zone de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention;
- .5 la zone de contrôle des émissions de l'Arctique canadien, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .6 la mer de Norvège, telle que définie à la règle 13.9.4 de l'Annexe II de la présente Convention; et
- .7 la zone de contrôle des émissions de l'Atlantique du Nord-Est, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe.

### **Moteurs diesel marins installés à bord de navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000**

7.1 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente règle, un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, doit respecter les limites d'émissions énoncées au paragraphe 7.4 de la présente règle, à condition que l'Administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée<sup>20</sup> pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette homologation

---

<sup>20</sup> Se reporter aux Directives de 2014 sur le processus d'approbation de méthode approuvée (résolution MEPC.243(66)).

à l'Organisation.<sup>21</sup> Il doit être démontré qu'il est satisfait au présent paragraphe de l'une des manières suivantes :

- .1 application de la méthode approuvée homologuée, confirmée par une inspection effectuée conformément à la procédure de vérification décrite spécifiée dans le dossier de méthode approuvée, et mention sur le Certificat IAPP du navire de la présence de cette méthode approuvée; ou
- .2 certification du moteur, pour confirmer qu'il fonctionne dans les limites spécifiées au paragraphe 3, 4 ou 5.1.1 de la présente règle, et mention appropriée de cette certification du moteur sur le Certificat IAPP du navire.

7.2 Le paragraphe 7.1 de la présente règle s'applique au plus tard à la première visite de renouvellement effectuée 12 mois ou plus après le dépôt de la notification mentionnée au paragraphe 7.1. Si le propriétaire d'un navire à bord duquel une méthode approuvée doit être installée peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, que cette méthode approuvée n'était pas disponible dans le commerce bien qu'il ait tout fait pour se la procurer, cette méthode approuvée doit être installée à bord du navire au plus tard lors de la visite annuelle suivante à effectuer après la date à laquelle la méthode approuvée est disponible dans le commerce.

7.3 En ce qui concerne les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres installés à bord de navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 1990 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, le Certificat IAPP délivré pour un moteur diesel marin auquel les dispositions du paragraphe 7.1 de la présente règle s'appliquent doit porter une des indications suivantes :

- .1 qu'une méthode approuvée a été appliquée conformément au paragraphe 7.1.1 de la présente règle;
- .2 que le moteur a été certifié conformément au paragraphe 7.1.2 de la présente règle;
- .3 qu'aucune méthode approuvée n'est encore disponible dans le commerce, comme il est indiqué au paragraphe 7.2 de la présente règle; ou
- .4 qu'aucune méthode approuvée n'est applicable.

7.4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin décrit au paragraphe 7.1 de la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes,  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

- .1 17,0 g/kWh lorsque  $n$  est inférieur à 130 tr/min;
- .2  $45 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min; et
- .3 9,8 g/kWh lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.

---

<sup>21</sup> Se reporter aux Directives de 2014 relatives aux renseignements qu'une Administration doit soumettre à l'Organisation au sujet de l'homologation d'une méthode approuvée que prescrit la règle 13.7.1 de l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.242(66)).

7.5 L'homologation d'une méthode approuvée doit se faire conformément aux dispositions du chapitre 7 du texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, et doit inclure la vérification :

- .1 par le concepteur du moteur diesel marin de référence auquel s'applique la méthode approuvée, que l'effet calculé de la méthode approuvée ne sera pas une réduction de la puissance nominale du moteur de plus de 1,0 %, une augmentation de la consommation de carburant de plus de 2,0 %, telle que mesurée conformément au cycle d'essai approprié décrit dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, ou ne compromettra pas la durabilité et la fiabilité du moteur; et
- .2 que le coût de la méthode approuvée n'est pas excessif, cela étant établi en comparant la réduction de la quantité de NO<sub>x</sub> que la méthode approuvée a permis d'obtenir pour satisfaire à la norme énoncée au paragraphe 7.4 de la présente règle et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée.<sup>22</sup>

## Certification

8 Les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure à suivre pour les normes énoncées dans la présente règle sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008.

9 Les procédures visant à calculer les émissions de NO<sub>x</sub> qui sont décrites dans le Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, sont censées être représentatives des conditions normales d'exploitation du moteur. Les dispositifs d'invalidation et les stratégies irrationnelles de contrôle des émissions vont à l'encontre de cet objectif et ne sont pas autorisés. La présente règle n'empêche pas d'utiliser des dispositifs de contrôle auxiliaires qui permettent de protéger le moteur et/ou son matériel auxiliaire lorsque les conditions d'exploitation risqueraient d'entraîner une avarie ou une défaillance ou qui permettent de faciliter le démarrage du moteur.

## Règle 14

*Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et particules*

## Prescriptions générales

1 La teneur en soufre du fuel-oil utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord d'un navire ne doit pas dépasser 0,50 % m/m.

2 La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Le coût d'une méthode approuvée ne doit pas être supérieur à 375 droits de tirage spéciaux/tonne de NO<sub>x</sub>, calculé à l'aide de la formule de calcul du rapport coût-efficacité (Ce) suivante :

$$Ce = \frac{\text{Coût de la méthode approuvée} \cdot 10^6}{\text{Puissance (kW)} \cdot 0,768 \cdot 6000 \text{ (h/an)} \cdot 5 \text{ (ans)} \cdot \Delta \text{NO}_x \text{ (g/kWh)}}$$

Se reporter aux Définitions à utiliser pour appliquer la formule de calcul du rapport coût-efficacité indiquée au paragraphe 7.5 de la règle 13 de l'Annexe VI révisée de MARPOL (MEPC.1/Circ.678).

<sup>23</sup> Se reporter aux Directives de 2020 pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires (résolution MEPC.326(75)).

### **Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions**

3 Aux fins de la présente règle, une zone de contrôle des émissions est toute zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'appendice III de la présente Annexe. Les zones de contrôle des émissions en vertu de la présente règle sont :

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I de la présente Convention;
- .2 la zone de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention;
- .3 la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .4 la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .5 la zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .6 la zone de contrôle des émissions de l'Arctique canadien, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
- .7 la mer de Norvège, telle que définie à la règle 13.9.4 de l'Annexe II de la présente Convention; et
- .8 la zone de contrôle des émissions de l'Atlantique du Nord-Est, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe.

4 Lorsqu'un navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à son bord ne doit pas dépasser 0,10 % m/m.

5 La teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 1 et au paragraphe 4 de la présente règle doit être attestée par son fournisseur de la façon prescrite par la règle 18 de la présente Annexe.

6 Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4 de la présente règle et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions indiquée au paragraphe 3 de la présente règle ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil, en prévoyant suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les fuel-oils dont la teneur en soufre dépasse la limite applicable spécifiée au paragraphe 4 de la présente règle avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone

de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord ou le registre électronique<sup>24</sup> prescrit par l'Administration.

7 Durant les 12 premiers mois qui suivent immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du paragraphe 3 de la présente règle, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 de la présente règle et des prescriptions du paragraphe 5 de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 de la présente règle.

### **Échantillonnage et mise à l'essai du fuel-oil utilisé et du fuel-oil à bord**

8 Si l'autorité compétente d'une Partie exige que l'échantillon utilisé ou l'échantillon à bord soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI de la présente Annexe pour déterminer si le fuel-oil utilisé ou transporté aux fins d'utilisation à bord satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 ou du paragraphe 4 de la présente règle. L'échantillon utilisé doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>25</sup> L'échantillon à bord doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>26</sup>

9 Le représentant de l'autorité compétente doit sceller l'échantillon à l'aide d'un moyen d'identification unique apposé en présence du représentant du navire. Le navire doit avoir la possibilité de conserver un double de l'échantillon.

### **Point d'échantillonnage du fuel-oil utilisé**

10 Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, un ou plusieurs points d'échantillonnage doivent être installés ou désignés en vue de prélever des échantillons représentatifs du fuel-oil utilisé à bord du navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>27</sup>

11 Pour un navire construit avant le 1<sup>er</sup> avril 2022, les points d'échantillonnage mentionnés au paragraphe 10 doivent être installés ou désignés au plus tard à la date de la première visite de renouvellement visée dans la règle 5.1.2 de la présente Annexe, qui intervient le 1<sup>er</sup> avril 2023 ou après cette date.

12 Les prescriptions des paragraphes 10 et 11 ci-dessus ne s'appliquent pas aux circuits de distribution du fuel-oil qui est un combustible ou un combustible gazeux à faible point d'éclair.

13 L'autorité compétente d'une Partie doit utiliser, selon qu'il convient, le ou les points d'échantillonnage installés ou désignés en vue de prélever un ou plusieurs échantillons représentatifs du fuel-oil utilisé à bord pour vérifier que ce fuel-oil satisfait aux prescriptions de la présente règle. Le prélèvement d'échantillons de fuel-oil par l'autorité compétente de la Partie doit être effectué le plus rapidement possible et ne doit pas causer de retard excessif au navire.

---

<sup>24</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

<sup>25</sup> Se reporter aux Directives de 2019 relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

<sup>26</sup> Se reporter aux Directives de 2020 relatives à l'échantillonnage à bord du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire (MEPC.1/Circ.889).

<sup>27</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

## **Règle 15**

### *Composés organiques volatils*

1 Si les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant d'un navire-citerne doivent être réglementées dans le ou les ports ou le ou les terminaux relevant de la juridiction d'une Partie, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

2 Une Partie qui réglemente les émissions de COV des navires-citernes doit soumettre une notification à l'Organisation.<sup>28</sup> Cette notification indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

3 Une Partie, qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées, doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'Organisation<sup>29</sup>, sont installés dans chaque port ou terminal désigné et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu aux navires.

4 L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties aux autres Parties et aux États Membres de l'Organisation, pour information.

5 Un navire-citerne auquel s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'Organisation<sup>30</sup> et doit utiliser ce système pendant le chargement des cargaisons pertinentes. Un port ou terminal qui a mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peut accepter des navires-citernes qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en application du paragraphe 2 de la présente règle.

6 Un navire-citerne transportant du pétrole brut doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'Administration.<sup>31</sup> Ce plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des COV doit être propre à chaque navire et doit au moins :

- .1 donner des consignes écrites visant à réduire au minimum les émissions de COV pendant le chargement, le voyage en mer et le déchargement de la cargaison;
- .2 tenir compte des COV supplémentaires produits par le lavage au pétrole brut;

---

<sup>28</sup> Se reporter à la Notification à l'Organisation des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de composés organiques volatils (COV) doivent être réglementées (MEPC.1/Circ.509).

<sup>29</sup> Se reporter aux Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs (MSC/Circ.585).

<sup>30</sup> Se reporter aux Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs (MSC/Circ.585).

<sup>31</sup> Se reporter aux Directives pour l'établissement d'un plan de gestion des COV (résolution MEPC.185(59)). Se reporter aussi aux Renseignements techniques sur les systèmes et leur fonctionnement visant à faciliter l'établissement d'un plan de gestion des COV (MEPC.1/Circ.680); voir également les Renseignements techniques sur un système de régulation de la pression des vapeurs destinés à faciliter l'établissement et la mise à jour des plans de gestion des COV (MEPC.1/Circ.719).

- .3 désigner une personne responsable de l'exécution du plan; et
- .4 pour les navires effectuant des voyages internationaux, être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers et, si la langue du capitaine et des officiers n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, comporter une traduction dans l'une de ces langues.

7 La présente règle s'applique aussi aux transporteurs de gaz uniquement si le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.<sup>32</sup>

## **Règle 16**

### *Incinération à bord*

1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 4 de la présente règle, l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

2 L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite :

- .1 résidus des cargaisons visées par les Annexes I, II ou III et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
- .2 biphényles polychlorés (PCB);
- .3 ordures, telles que définies à l'Annexe V, contenant plus que des traces de métaux lourds;
- .4 produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés;
- .5 boues d'épuration et boues d'hydrocarbures, ni les unes ni les autres n'étant produites à bord du navire; et
- .6 résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement.

3 L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type<sup>33</sup> ont été délivrés.

4 L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais, dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports ou des estuaires.

---

<sup>32</sup> Se reporter au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) (résolution MSC.5(48), telle que modifiée).

<sup>33</sup> Se reporter aux Certificats d'approbation par type délivrés conformément aux Directives révisées pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.59(33), telle que modifiée par la résolution MEPC.92(45)) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord (résolution MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45)) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014 (résolution MEPC.244(66), telle que modifiée par la résolution MEPC.368(79))

5 Aucune des dispositions de la présente règle :

.1 ne porte atteinte aux interdictions concernant l'incinération en mer prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif, ni aux autres prescriptions qui y sont énoncées;

ni

.2 n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions de la présente règle ou à des prescriptions encore plus sévères.

6.1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 6.2 de la présente règle, chaque incinérateur qui se trouve à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ou chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV à la présente Annexe. Chaque incinérateur visé par le présent paragraphe doit être approuvé par l'Administration compte tenu de la spécification normalisée applicable aux incinérateurs de bord qui a été élaborée par l'Organisation<sup>34</sup>.

6.2 L'Administration peut exempter de l'application du paragraphe 6.1 de la présente règle tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant le 19 mai 2005, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon.

7 Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif et doit expliquer comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2 de l'appendice IV à la présente Annexe.

8 Le personnel responsable de l'exploitation d'un incinérateur installé conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle doit recevoir la formation voulue pour pouvoir appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant conformément aux prescriptions du paragraphe 7 de la présente règle.

9 Dans le cas des incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle, la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit être régulée en permanence lorsque l'appareil est en marche. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement continu, aucun déchet ne doit y être chargé lorsque la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion est inférieure à 850 °C. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de cinq minutes après l'allumage et qu'elle se stabilise ensuite à un niveau qui ne soit pas inférieur à 850 °C.

---

<sup>34</sup> Se reporter à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014 (résolution MEPC.244(66), telle que modifiée par la résolution MEPC.368(79) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord (résolution MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45)) et à l'Approbation par type des incinérateurs de bord (MEPC.1/Circ.793).

**Règle 17***Installations de réception*

1 Chaque Partie s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux :

.1 besoins des navires qui utilisent ses ports de réparation, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires;

.2 besoins des navires qui utilisent ses ports, terminaux ou ports de réparation, pour la réception des résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui proviennent d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement,

sans imposer de retards indus aux navires, et

.3 besoins, dans les installations de démolition des navires, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires.

2 Les États ci-après peuvent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle au moyen d'arrangements régionaux lorsque de tels arrangements constituent le seul moyen qu'ils ont dans la pratique de satisfaire à ces prescriptions en raison de leurs circonstances exceptionnelles :

.1 les petits États insulaires en développement; et

.2 les États dont le littoral donne sur les eaux arctiques, sous réserve que les arrangements régionaux soient applicables uniquement aux ports de ces États qui sont situés dans les eaux arctiques.

3 Les Parties qui prennent part à un arrangement régional doivent élaborer un plan régional relatif aux installations de réception, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.<sup>35</sup> Le gouvernement de chaque Partie qui prend part à l'arrangement doit consulter l'Organisation pour qu'elle diffuse aux Parties à la présente Convention :

.1 la manière dont le plan régional relatif aux installations de réception tient compte des directives élaborées par l'Organisation<sup>36</sup>;

.2 les détails des centres régionaux désignés pour recevoir les déchets provenant des navires, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation<sup>37</sup>; et

.3 les détails des ports qui n'ont que des installations limitées.

4 Si un port ou un terminal particulier d'une Partie est – compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation – éloigné ou dépourvu de l'infrastructure industrielle nécessaire pour gérer et traiter les substances mentionnées au paragraphe 1 de la présente règle et, par conséquent, ne peut les accepter, la Partie doit faire connaître ce port ou terminal à

<sup>35</sup> Se reporter aux Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63), telle que modifiée par la résolution 363(79))

<sup>36</sup> Se reporter aux Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63), telle que modifiée par la résolution 363(79)).

<sup>37</sup> Se reporter aux Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63), telle que modifiée par la résolution 363(79)).

l'Organisation afin que ces renseignements soient diffusés à toutes les Parties et aux États Membres de l'Organisation pour qu'ils puissent prendre les mesures qu'ils pourraient juger appropriées. La Partie qui a fourni de tels renseignements à l'Organisation doit également signaler à l'Organisation quels sont ses ports et terminaux dans lesquels des installations de réception sont disponibles pour gérer et traiter de telles substances.

5 Chaque Partie doit notifier à l'Organisation, pour diffusion aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.

## **Règle 18**

*Disponibilité et qualité du fuel-oil.*

### **Disponibilité du fuel-oil**

1 Chaque Partie doit faire tout ce qui est raisonnablement possible pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils satisfaisant aux dispositions de la présente Annexe et informer l'Organisation de la disponibilité de fuel-oils conformes dans ses ports et terminaux.

2.1 Si une Partie constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux fuel-oils conformes énoncées dans la présente Annexe, l'autorité compétente de cette Partie est habilitée à exiger que ce navire :

- .1 présente un compte rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
- .2 fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du fuel-oil conforme compte tenu de son plan de voyage et que, si ce fuel-oil n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de fuel-oil conforme et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du fuel-oil conforme, il n'y en avait pas à acheter.

2.2 Il ne devrait pas être exigé du navire qu'il s'écarte de la route prévue ni qu'il retarde indûment son voyage aux fins de satisfaire aux dispositions.

2.3 Si un navire fournit les renseignements indiqués au paragraphe 2.1 de la présente règle, une Partie doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes et des pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris de ne prendre aucune mesure de contrôle.

2.4 Un navire doit notifier à son Administration et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de fuel-oil conforme.

2.5 Une Partie doit notifier à l'Organisation les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible.

## Qualité du fuel-oil

3 Le fuel-oil qui est livré et utilisé à bord d'un navire auquel s'applique la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

- .1 sauf dans le cas prévu au paragraphe 3.2 de la présente règle :
  - .1.1 le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;
  - .1.2 le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et
  - .1.3 le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :
    - .1 compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
    - .2 soit nuisible pour le personnel, ou
    - .3 contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.
- .2 le fuel-oil qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :
  - .2.1 dépasser la teneur en soufre applicable indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;
  - .2.2 provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NO<sub>x</sub> applicable spécifiée aux paragraphes 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de la règle 13;
  - .2.3 contenir des acides inorganiques; ou
  - .2.4.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou
  - .2.4.2 être nuisible pour le personnel, ou
  - .2.4.3 contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

4 La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires. Les paragraphes 5.1, 8.1 et 8.2 de la présente règle ne s'appliquent pas à un combustible à faible point d'éclair ou à un combustible gazeux.

5.1 Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé à bord de ce navire doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V à la présente Annexe.

5.2 Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du combustible à faible point d'éclair ou du combustible gazeux qui est livré et utilisé à bord de

ce navire doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés aux points 1 à 6 de l'appendice V à la présente Annexe, la densité telle que déterminée par une méthode d'essai adaptée au type de combustible, ainsi que la température correspondante, et une déclaration signée par le représentant du fournisseur de combustible et attestant que le fuel-oil livré est conforme au paragraphe 3 de la présente règle. En outre, le fournisseur doit consigner sur la note de livraison de soutes la teneur en soufre d'un combustible à faible point d'éclair ou d'un combustible gazeux qui est livré aux seules fins d'être utilisé à bord de ce navire, sous forme soit d'une valeur réelle, telle que déterminée au moyen d'une méthode d'essai adaptée au type de combustible, soit, avec l'accord de l'autorité compétente du port de livraison, d'une déclaration selon laquelle la teneur en soufre, vérifiée selon cette méthode, est inférieure à 0,001 % m/m.

6 La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.

7.1 L'autorité compétente d'une Partie peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique la présente Annexe alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

7.2 Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du paragraphe 7.1 de la présente règle, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

8.1 La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>38</sup> L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins 12 mois à compter de la date de livraison.

8.2 Si une Partie exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite dans l'appendice VI de la présente Annexe pour déterminer si le fuel-oil satisfait aux prescriptions de la présente Annexe.

9 Les Parties s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles :

- .1 tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oils;
- .2 exigent des fournisseurs locaux qu'ils établissent la note de livraison de soutes et fournissent, le cas échéant, l'échantillon MARPOL livré conformément aux prescriptions de la présente règle, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de la présente Annexe;

---

<sup>38</sup> Se reporter aux Directives pour le prélèvement d'échantillons de fuel-oil visant à vérifier la conformité avec l'Annexe VI de MARPOL et le chapitre II-2 de la Convention SOLAS (MSC-MEPC.2/Circ.18).

- .3 exigent des fournisseurs locaux qu'ils conservent une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification par l'État du port, si nécessaire;
- .4 prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oils qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
- .5 informent l'Administration de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18 de la présente Annexe; et
- .6 informent l'Organisation, pour diffusion aux Parties et aux États Membres de l'Organisation, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oils n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.

10 Dans le contexte des inspections des navires par l'État du port qui sont effectuées par des Parties, les Parties s'engagent en outre à :

- .1 informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et
- .2 s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

11 Dans les cas des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 assurant un service régulier avec des escales fréquentes et régulières, une Administration peut décider, après avoir consulté les États concernés, que la conformité aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle peut être démontrée d'une autre manière, pour autant que celle-ci atteste avec le même degré de certitude du respect des règles 14 et 18 de la présente Annexe.

#### ***Chapitre 4 – Règles relatives à l'intensité carbone des transports maritimes internationaux***

##### **Règle 19**

###### *Champ d'application*

1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.

2 Les dispositions du chapitre 4 ne s'appliquent pas :

- .1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique;

- .2 aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques et aux plateformes, y compris les FPSO et FSU et les installations de forage, quelle que soit leur propulsion.

3 Les règles 22, 23, 24 et 25 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion non classiques, si ce n'est que les règles 22 et 24 s'appliquent aux navires à passagers de croisière équipés de systèmes de propulsion non classiques et aux transporteurs de GNL équipés de systèmes de propulsion classiques ou non classiques qui sont livrés le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ou après cette date, tels qu'ils sont définis dans la règle 2.2.1, et les règles 23 et 25 s'appliquent aux navires à passagers de croisière équipés de systèmes de propulsion non classiques et aux transporteurs de GNL équipés de systèmes de propulsion classiques ou non classiques. Les règles 22, 23, 24, 25 et 28 ne s'appliquent pas aux navires de la catégorie A tels que définis dans le Recueil sur la navigation polaire.

4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire aux règles 22 et 24 de la présente Annexe.

5 Les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade d'avancement équivalent le 1<sup>er</sup> juillet 2017 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1<sup>er</sup> juillet 2019 ou après cette date; ou
- .4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à la règle 2.2.17 de la présente Annexe, intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ou après cette date, et dans lequel les règles 5.4.2 et 5.4.3 de la présente Annexe s'appliquent.

6 L'Administration d'une Partie à la présente Convention qui accepte que le paragraphe 4 soit appliqué, ou qui en suspend, en cesse ou en refuse l'application, à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'Organisation, qui en informe les Parties au présent protocole.

## **Règle 20**

### *Objectif*

1 Le présent chapitre a pour objectif de parvenir à une réduction de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux, en s'efforçant d'atteindre les niveaux d'ambition fixés dans la Stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires.

## **Règle 21**

### *Prescriptions fonctionnelles*

1 Pour atteindre l'objectif énoncé dans la règle 20 de la présente Annexe, un navire auquel le présent chapitre s'applique doit satisfaire, selon qu'il convient, aux prescriptions fonctionnelles ci-après pour réduire son intensité carbone :

- .1 les normes techniques relatives à l'intensité carbone conformément aux règles 22, 23, 24 et 25 de la présente Annexe; et
- .2 les normes opérationnelles relatives à l'intensité carbone conformément aux règles 26, 27 et 28 de la présente Annexe.

## **Règle 22**

### *Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)*

1 L'EEDI obtenu doit être calculé pour :

- .1 chaque navire neuf;
- .2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante; et
- .3 chaque navire neuf ou existant ayant subi une transformation importante d'une ampleur telle qu'il est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une ou plusieurs des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire et indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et doit être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.<sup>39</sup>

2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation<sup>40</sup>.

3 Pour chaque navire visé par la règle 24 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par elle<sup>41</sup> doit notifier à l'Organisation par voie électronique les valeurs de l'EEDI requis et de l'EEDI obtenu et les renseignements pertinents compte tenu des directives élaborées par l'Organisation :<sup>42</sup>

- .1 dans un délai de sept mois après l'achèvement de la visite prescrite aux termes de la règle 5.4 de la présente Annexe; ou

---

<sup>39</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>40</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.364(79)).

<sup>41</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>42</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.364(79)).

- .2 dans un délai de sept mois à compter du 1<sup>er</sup> avril 2022 pour un navire livré avant le 1<sup>er</sup> avril 2022.

**Règle 23**

*Indice de rendement énergétique des navires existants obtenu (EEXI obtenu)*

- 1 L'EEXI obtenu doit être calculé pour :

- .1 chaque navire; et  
.2 chaque navire qui a subi une transformation importante,

qui appartient à l'une ou plusieurs des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe. L'EEXI obtenu doit être propre à chaque navire et indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et doit être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEXI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEXI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.<sup>43</sup>

- 2 L'EEXI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation<sup>44</sup>.

- 3 Nonobstant le paragraphe 1 de la présente la règle, pour chaque navire auquel s'applique la règle 22 de la présente Annexe, l'EEDI obtenu vérifié par l'Administration ou par tout organisme dûment autorisé par elle conformément à la règle 22.1 de la présente Annexe peut être considéré comme l'EEXI obtenu si la valeur de l'EEDI obtenu est égale ou inférieure à celle de l'EEXI requis prescrit par la règle 25 de la présente Annexe. Dans ce cas, l'EEXI obtenu doit être vérifié à la lumière du dossier technique sur l'EEDI.

**Règle 24**

*EEDI requis*

- 1 Pour chaque :

- .1 navire neuf,  
.2 navire neuf qui a subi une transformation importante, et  
.3 navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle qu'il est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 et auquel le présent chapitre est applicable; l'EEDI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \times \text{valeur de la ligne de référence}$$

---

<sup>43</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>44</sup> Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.350(78)).

X étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 1 pour l'EEDI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

2 Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle avec le facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

**Tableau 1 – Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI**

| Type de navire      | Dimensions                                             | Phase 0<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2013 -<br>31 décembre<br>2014 | Phase 1<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2015 –<br>31 décembre<br>2019 | Phase 2<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2020 –<br>31 mars<br>2022 | Phase 2<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2020 –<br>31 décembre<br>2024 | Phase 3<br>1 <sup>er</sup> avril<br>2022<br>et au-delà | Phase 3<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2025<br>et au-delà |
|---------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Vraquier            | 20 000 tpi<br>et plus                                  | 0                                                                   | 10                                                                  |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                     | 10 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 20 000 tpi   | n/a                                                                 | 0-10*                                                               |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Transporteur de gaz | 15 000 tpi<br>et plus                                  | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 30                                                     |                                                          |
|                     | 10 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 15 000 tpi   | 0                                                                   | 10                                                                  |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                     | 2 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 10 000 tpi    | n/a                                                                 | 0-10*                                                               |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Navire-citerne      | 20 000 tpi<br>et plus                                  | 0                                                                   | 10                                                                  |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                     | 4 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 20 000 tpi    | n/a                                                                 | 0-10*                                                               |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Porte-conteneurs    | 200 000 tpi<br>et plus                                 | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 50                                                     |                                                          |
|                     | 120 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 200 000 tpi | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 45                                                     |                                                          |
|                     | 80 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 120 000 tpi  | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 40                                                     |                                                          |
|                     | 40 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 80 000 tpi   | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 35                                                     |                                                          |
|                     | 15 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 40 000 tpi   | 0                                                                   | 10                                                                  | 20                                                              |                                                                     | 30                                                     |                                                          |
|                     | 10 000 tpi<br>et plus<br>mais moins<br>de 15 000 tpi   | n/a                                                                 | 0-10*                                                               | 0-20*                                                           |                                                                     | 15-30*                                                 |                                                          |

| Type de navire                                                                                | Dimensions                                          | Phase 0<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2013 -<br>31 décembre<br>2014 | Phase 1<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2015 –<br>31 décembre<br>2019 | Phase 2<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2020 –<br>31 mars<br>2022 | Phase 2<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2020 –<br>31 décembre<br>2024 | Phase 3<br>1 <sup>er</sup> avril<br>2022<br>et au-delà | Phase 3<br>1 <sup>er</sup> janvier<br>2025<br>et au-delà |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Navire pour<br>marchandises<br>diverses                                                       | 15 000 tpl<br>et plus                               | 0                                                                   | 10                                                                  | 15                                                              |                                                                     | 30                                                     |                                                          |
|                                                                                               | 3 000 tpl<br>et plus<br>mais moins<br>de 15 000 tpl | n/a                                                                 | 0-10*                                                               | 0-15*                                                           |                                                                     | 0-30*                                                  |                                                          |
| Transporteur de<br>cargaisons<br>réfrigérées                                                  | 5 000 tpl<br>et plus                                | 0                                                                   | 10                                                                  |                                                                 | 15                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                                                                                               | 3 000 tpl<br>et plus<br>mais moins<br>de 5 000 tpl  | n/a                                                                 | 0-10*                                                               |                                                                 | 0-15*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Transporteur mixte                                                                            | 20 000 tpl<br>et plus                               | 0                                                                   | 10                                                                  |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                                                                                               | 4 000 tpl<br>et plus<br>mais moins<br>de 20 000 tpl | n/a                                                                 | 0-10*                                                               |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Transporteur de<br>GNL ***                                                                    | 10 000 tpl<br>et plus                               | n/a                                                                 | 10**                                                                | 20                                                              |                                                                     | 30                                                     |                                                          |
| Navire roulier à<br>cargaisons<br>(transporteur de<br>véhicules)***                           | 10 000 tpl<br>et plus                               | n/a                                                                 | 5**                                                                 |                                                                 | 15                                                                  |                                                        | 30                                                       |
| Navire roulier à<br>cargaisons***                                                             | 2 000 tpl<br>et plus                                | n/a                                                                 | 5**                                                                 |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                                                                                               | 1 000 tpl<br>et plus<br>mais moins<br>de 2 000 tpl  | n/a                                                                 | 0-5*,**                                                             |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Navire roulier à<br>passagers***                                                              | 1 000 tpl<br>et plus                                | n/a                                                                 | 5**                                                                 |                                                                 | 20                                                                  |                                                        | 30                                                       |
|                                                                                               | 250 tpl<br>et plus<br>mais moins<br>de 1 000 tpl    | n/a                                                                 | 0-5*,**                                                             |                                                                 | 0-20*                                                               |                                                        | 0-30*                                                    |
| Navire à passagers<br>de croisière***<br>n'ayant pas un<br>système de<br>propulsion classique | 85 000 jb<br>et plus                                | n/a                                                                 | 5**                                                                 | 20                                                              |                                                                     | 30                                                     |                                                          |
|                                                                                               | 25 000 jb<br>et plus<br>mais moins<br>de 85 000 jb  | n/a                                                                 | 0-5*,**                                                             | 0-20*                                                           |                                                                     | 0-30*                                                  |                                                          |

\* Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au secteur de navires de petites dimensions.

\*\* La phase 1 débute pour ces navires le 1<sup>er</sup> septembre 2015.

\*\*\* Facteur de réduction applicable à ces navires livrés le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ou après cette date, tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.1 de la règle 2.

**Note :** "n/a" signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.

3 Les valeurs de la ligne de référence doivent être calculées comme suit :

Valeur de la ligne de référence =  $a \cdot b^{-c}$ ,

$a$ ,  $b$  et  $c$  étant les paramètres indiqués dans le tableau 2.

**Tableau 2 – Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires**

| Type de navire défini dans la règle 2                                                 | a                                                                                       | b                                                                                                                    | c     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2.2.5 Vraquier                                                                        | 961,79                                                                                  | Port en lourd du navire si $tpl \leq 279\,000$<br>279 000 si $tpl > 279\,000$                                        | 0,477 |
| 2.2.7 Transporteur mixte                                                              | 1 219,00                                                                                | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,488 |
| 2.2.9 Porte-conteneurs                                                                | 174,22                                                                                  | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,201 |
| 2.2.11 Navire à passagers de croisière n'ayant pas un système de propulsion classique | 170,84                                                                                  | Jauge brute du navire                                                                                                | 0,214 |
| 2.2.14 Transporteur de gaz                                                            | 1 120,00                                                                                | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,456 |
| 2.2.15 Navire pour marchandises diverses                                              | 107,48                                                                                  | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,216 |
| 2.2.16 Transporteur de GNL                                                            | 2 253,7                                                                                 | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,474 |
| 2.2.22 Transporteur de cargaisons réfrigérées                                         | 227,01                                                                                  | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,244 |
| 2.2.26 Navire roulier à cargaisons                                                    | 1 405,15                                                                                | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,498 |
|                                                                                       | 1 686,17*                                                                               | Port en lourd du navire lorsque le port en lourd $\leq 17\,000^*$ ;<br>17 000 lorsque le port en lourd $> 17\,000^*$ |       |
| 2.2.27 Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)                        | $(tpl/jb)^{-0,7} \cdot 780,36$<br>si $tpl/jb < 0,3$<br>1 812,63<br>si $tpl/jb \geq 0,3$ | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,471 |
| 2.2.28 Navire roulier à passagers                                                     | 752,16                                                                                  | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,381 |
|                                                                                       | 902,59*                                                                                 | Port en lourd du navire lorsque le port en lourd $\leq 10\,000^*$ ;<br>10 000 lorsque le port en lourd $> 10\,000^*$ |       |
| 2.2.29 Navire-citerne                                                                 | 1 218,80                                                                                | Port en lourd du navire                                                                                              | 0,488 |

\* À utiliser à compter de la phase 2.

4 Si, de par sa conception, un navire peut relever de plus d'une des définitions de types de navire indiquées dans le tableau 2, l'EEDI requis du navire doit être l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas).

5 Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manœuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'Organisation.<sup>45</sup>

6 Au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2, l'Organisation doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés dans la présente règle.

<sup>45</sup> Se reporter aux Directives permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

## Règle 25

### EEXI requis

1 Pour :

- .1 chaque navire; et
- .2 chaque navire qui a subi une transformation importante,

qui appartient à l'une des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEXI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEXI obtenu} \leq \text{EEXI requis} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \times \text{valeur de la ligne de référence de l'EEDI}$$

Y étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 3 pour l'EEXI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

**Tableau 3 – Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEXI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI**

| Type de navire                         | Dimensions                                    | Facteur de réduction |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------|
| Vraquier                               | 200 000 tpl et plus                           | 15                   |
|                                        | 20 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl  | 20                   |
|                                        | 10 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl   | 0-20*                |
| Transporteur de gaz                    | 15 000 tpl et plus                            | 30                   |
|                                        | 10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl   | 20                   |
|                                        | 2 000 tpl et plus mais moins de 10 000 tpl    | 0-20*                |
| Navire-citerne                         | 200 000 tpl et plus                           | 15                   |
|                                        | 20 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl  | 20                   |
|                                        | 4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl    | 0-20*                |
| Porte-conteneurs                       | 200 000 tpl et plus                           | 50                   |
|                                        | 120 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl | 45                   |
|                                        | 80 000 tpl et plus mais moins de 120 000 tpl  | 35                   |
|                                        | 40 000 tpl et plus mais moins de 80 000 tpl   | 30                   |
|                                        | 15 000 tpl et plus mais moins de 40 000 tpl   | 20                   |
|                                        | 10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl   | 0-20*                |
| Navire pour marchandises diverses      | 15 000 tpl et plus                            | 30                   |
|                                        | 3 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl    | 0-30*                |
| Transporteur de cargaisons réfrigérées | 5 000 tpl et plus                             | 15                   |
|                                        | 3 000 tpl et plus mais moins de 5 000 tpl     | 0-15*                |
| Transporteur mixte                     | 20 000 tpl et plus                            | 20                   |
|                                        | 4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl    | 0-20*                |

| Type de navire                                                                  | Dimensions                                | Facteur de réduction |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------|
| Transporteur de GNL                                                             | 10 000 tpl et plus                        | 30                   |
| Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)                         | 10 000 tpl et plus                        | 15                   |
| Navire roulier à cargaisons                                                     | 2 000 tpl et plus                         | 5                    |
|                                                                                 | 1 000 tpl et plus mais moins de 2 000 tpl | 0-5*                 |
| Navire roulier à passagers                                                      | 1 000 tpl et plus                         | 5                    |
|                                                                                 | 250 tpl et plus mais moins de 1 000 tpl   | 0-5*                 |
| Navire à passagers de croisière équipé d'un système de propulsion non classique | 85 000 jb et plus                         | 30                   |
|                                                                                 | 25 000 jb et plus mais moins de 85 000 jb | 0-30*                |

\* Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au secteur de navires de petites dimensions.

2 Les valeurs de la ligne de référence de l'EEDI doivent être calculées conformément aux règles 24.3 et 24.4 de la présente Annexe. Pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers, il doit être renvoyé à la valeur de la ligne de référence à utiliser à compter de la phase 2 en vertu de la règle 24.3 de la présente Annexe.

3 La présente règle doit être maintenue à l'étude afin de tenir compte de l'expérience acquise dans le cadre de son application, compte tenu de la Stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires.

## Règle 26

### *Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)*

1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire. Le SEEMP doit être élaboré et révisé, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation.<sup>46</sup>

2 Dans le cas d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, le SEEMP doit contenir une description de la méthode qui sera utilisée pour recueillir les données prescrites par la règle 27.1 de la présente Annexe et des procédures qui seront suivies pour notifier ces données à l'Administration dont relève le navire.

3 Dans le cas d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 qui appartient à l'une ou plusieurs des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe :

.1 Le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou avant cette date, le SEEMP doit contenir :

.1 une description de la méthode qui sera utilisée pour calculer le CII opérationnel annuel obtenu prescrit par la règle 28 de la présente Annexe et des procédures qui seront suivies pour notifier cette valeur à l'Administration dont relève le navire;

<sup>46</sup> Se reporter aux Directives de 2024 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.395(82), telle que modifiée par la résolution MEPC.401(83)).

- .2 le CII opérationnel annuel requis, conformément à la règle 28 de la présente Annexe, pour les trois prochaines années;
  - .3 un plan de mise en œuvre indiquant comment le CII opérationnel annuel requis sera obtenu au cours des trois prochaines années; et
  - .4 une procédure d'auto-évaluation et d'amélioration.
- .2 Pour un navire ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E conformément à la règle 28 de la présente Annexe, il faut réviser le SEEMP afin d'inclure un plan de mesures correctives qui permettra de parvenir au CII opérationnel annuel requis conformément à la règle 28.8 de la présente Annexe.
- 4 Dans le cas d'un navire auquel s'applique le chapitre 5 :
- .1 Le 1<sup>er</sup> janvier 2028 ou avant cette date, le SEEMP doit contenir :
    - .1 une description de la méthode qui sera utilisée pour recueillir les données prescrites par la règle 33 de la présente Annexe pour calculer la GFI annuelle obtenue, la GFI annuelle cible et le bilan de mise en conformité eu égard à la GFI du navire; et
    - .2 les mécanismes qui seront utilisés pour communiquer à l'Administration dont relève le navire les données requises par les règles 33 et 37 de la présente Annexe.
- 5 Pour les navires auxquels s'appliquent les paragraphes 3 et 4 de la présente règle, le SEEMP doit être soumis à une vérification et à des audits de compagnie compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>47</sup>.

## **Règle 27**

### *Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire*

- 1 À compter de l'année civile 2019, chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 doit, pour ladite année civile et pour chaque année civile ultérieure ou partie d'année civile, selon le cas, recueillir les données spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe conformément à la méthode décrite dans le SEEMP.
- 2 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, à la fin de chaque année civile, le navire doit rassembler les données recueillies au cours de cette année civile ou d'une partie de celle-ci, selon qu'il convient.
- 3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>48</sup> la valeur totale pour chaque donnée

---

<sup>47</sup> Se reporter aux Directives relatives à la vérification et aux audits de compagnie effectués par l'Administration eu égard à la partie III du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.347(78)).

<sup>48</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

spécifiée à l'appendice IX de la présente Annexe, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation.<sup>49</sup>

4 En cas de transfert d'un navire d'une Administration à une autre, le navire doit, le jour où le transfert a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration initiale ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>50</sup> les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette Administration, telles que spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe, et doit fournir, à la demande préalable de l'Administration précitée, les données ventilées.

5 En cas de passage d'une compagnie à une autre, le navire doit, le jour où le changement a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>51</sup> les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette compagnie, telles que spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe, et doit fournir, à la demande de l'Administration dont il relève, les données ventilées.

6 En cas de passage d'une Administration à une autre et d'une compagnie à une autre simultanément, le paragraphe 4 de la présente règle est applicable.

7 Les données doivent être vérifiées conformément aux procédures établies par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation<sup>52</sup>.

8 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, les données ventilées sur lesquelles reposent les données notifiées qui sont indiquées à l'appendice IX de la présente Annexe pour l'année civile précédente doivent être aisément accessibles pendant une période de 12 mois au moins à compter de la fin de cette année civile et doivent être communiqués à l'Administration quand elle le demande.

9 L'Administration doit s'assurer que les données indiquées à l'appendice IX de la présente Annexe qui lui ont été notifiées par ses navires immatriculés d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 sont transférées dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation<sup>53</sup>, dans un délai d'un mois au plus tard après la délivrance d'une déclaration de conformité à ces navires.

10 Compte tenu des données notifiées qui auront été transmises à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, le Secrétaire général de l'Organisation présente un rapport annuel au Comité pour rendre compte des données recueillies, de l'état des données manquantes et de tout autre renseignement pertinent que pourrait demander le Comité.

---

<sup>49</sup> Se reporter aux Directives de 2024 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.395(82)), telle que modifiée par la résolution MEPC.401(83)).

<sup>50</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>51</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>52</sup> Se reporter aux Directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et de l'intensité carbone opérationnelle (résolution MEPC.348(78), telle que modifiée par la résolution MEPC.389(81)).

<sup>53</sup> Se reporter aux Directives de 2024 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.395(82), telle que modifiée par la résolution MEPC.401(83)).

11 Le Secrétaire général de l'Organisation doit accorder à l'Administration d'un navire ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>54</sup> l'accès à toutes les données relatives à ce navire notifiées dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires pour l'ensemble des années civiles précédentes.

12 Les Parties ont accès à une base de données non anonymisées, dans laquelle figurent les données relatives à tous les navires auxquels s'applique la présente règle, et ce uniquement aux fins d'analyse et d'examen de ces données.

13 Le Secrétaire général de l'Organisation tient une base de données dont le caractère anonyme est préservé afin qu'il soit impossible d'identifier un navire particulier, et il facilite l'accès des comptes d'utilisateurs publics à cette base de données.

14 La base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires doit être mise en place et gérée par le Secrétaire général de l'Organisation conformément aux directives élaborées par l'Organisation<sup>55</sup>.

15 De façon ponctuelle, le Secrétaire général de l'Organisation peut communiquer des données à des cabinets d'analyse et des organismes de recherche, en respectant des règles de confidentialité absolue.

16 Le Secrétaire général de l'Organisation, à la demande d'une compagnie, donne accès au grand public aux rapports de consommation de fuel-oil du ou des navires appartenant à la compagnie, sous une forme non anonymisée.

## **Règle 28**

### *Intensité carbone opérationnelle*

#### **Indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel obtenu**

1 Après la fin de l'année civile 2023 et après la fin de chaque année civile suivante, chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 qui appartient à l'une des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe, doit calculer le CII opérationnel annuel obtenu sur une période de 12 mois allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année civile précédente, en utilisant les données recueillies conformément à la règle 27 de la présente Annexe, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>56</sup>.

2 Dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>57</sup> le CII

---

<sup>54</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>55</sup> Se reporter aux Directives de 2022 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (résolution MEPC.349(78)).

<sup>56</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (Directives sur les CII ou Directives G1) (résolution MEPC.352(78)), et aux Directives intérimaires de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives sur les CII ou Directives G5) (résolution MEPC.355(78)).

<sup>57</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

opérationnel annuel obtenu, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation<sup>58</sup>.

3 Nonobstant les paragraphes 1 et 2 de la présente règle, en cas de transfert d'un navire visé aux règles 27.4, 27.5 ou 27.6 effectué après le 1<sup>er</sup> janvier 2023, un navire doit, à la fin de l'année civile au cours de laquelle le transfert a lieu, calculer et notifier le CII opérationnel annuel obtenu pour la période de 12 mois allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année pendant laquelle le transfert a eu lieu, conformément aux règles 28.1 et 28.2, aux fins de vérification conformément à la règle 6.6 de la présente Annexe, compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation<sup>59</sup>. Aucune disposition de la présente règle ne dispense un navire de satisfaire à ses obligations en matière de notification énoncées dans la règle 27 ou la présente règle de la présente Annexe.

### Indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel requis

4 Pour chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 qui appartient à l'une des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe, le CII opérationnel annuel requis doit être déterminé comme suit :

$$\text{CII opérationnel annuel requis} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \times \text{CII}_R$$

dans cette formule,

Z est le facteur de réduction annuel visant à garantir une amélioration continue de l'intensité carbone opérationnelle du navire dans le cadre d'un niveau de notation spécifique; et

CII<sub>R</sub> est la valeur de référence.

5 Le facteur de réduction annuel Z<sup>60</sup> et la valeur de référence CII<sub>R</sub> doivent être les valeurs définies compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>61</sup>.

### Notation de l'intensité carbone opérationnelle

6 Le CII opérationnel annuel obtenu doit être documenté et vérifié par rapport au CII opérationnel annuel requis afin que soit déterminée la note relative à l'intensité carbone opérationnelle parmi les notes A, B, C, D et E, qui indiquent respectivement un niveau de performance très supérieur, légèrement supérieur, moyen, légèrement inférieur ou inférieur,

<sup>58</sup> Se reporter aux Directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et de l'intensité carbone opérationnelle (résolution MEPC.348(78), telle que modifiée par la résolution MEPC.389(81)).

<sup>59</sup> Se reporter aux Directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et de l'intensité carbone opérationnelle (résolution MEPC.348(78), telle que modifiée par la résolution MEPC.389(81)).

<sup>60</sup> Le facteur de réduction annuel est propre à chaque catégorie de navire. Ce facteur est destiné à augmenter progressivement en vue de la réalisation des objectifs de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (résolution MEPC.304(72)).

<sup>61</sup> Se reporter aux Directives de 2021 sur les facteurs de réduction de l'intensité carbone opérationnelle par rapport aux lignes de référence (Directives sur les facteurs de réduction relatifs aux CII ou Directives G3) (résolution MEPC.338(76), telle que modifiée par la résolution MEPC.400(83)) et aux Directives de 2022 sur les lignes de référence associées aux indicateurs d'intensité carbone opérationnels (directives sur les lignes de référence relatives aux CII ou directives G2) (résolution MEPC.353(78)).

soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle<sup>62</sup>, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation<sup>63</sup>. Le point médian du niveau de notation, à savoir la note C, doit représenter la valeur équivalente au CII opérationnel annuel requis défini au paragraphe 4 de la présente règle.

### Mesures correctives et incitations

7 Un navire ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E doit élaborer un plan de mesures correctives pour parvenir au CII opérationnel annuel requis.

8 Il faut réviser le SEEMP pour y inclure le plan de mesures correctives en conséquence, en tenant compte des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>64</sup>. Le SEEMP révisé doit être soumis à l'Administration ou à tout organisme dûment autorisé par elle<sup>65</sup> en vue de sa vérification, de préférence lors de la notification du CII opérationnel annuel obtenu conformément au paragraphe 2 de la présente règle, mais en tout cas dans un délai maximal d'un mois après cette notification.

9 Un navire ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E doit dûment mettre en œuvre les mesures correctives prévues conformément au SEEMP révisé.

10 Les Administrations, les autorités portuaires et les autres parties prenantes, selon qu'il convient, sont encouragées à offrir des incitations aux navires ayant obtenu la note A ou la note B.

### Examen

11 La présente règle doit être maintenue à l'étude afin de tenir compte de l'expérience acquise dans le cadre de son application, compte tenu de la Stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires.

### Règle 29

*Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires<sup>66</sup>*

1 Les Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, favorisent et fournissent, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États qui sollicitent une assistance technique et, en particulier, aux États en développement.

---

<sup>62</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>63</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la notation en fonction de l'intensité carbone opérationnelle des navires (directives sur la notation relative aux CII ou directives G4) (résolution MEPC.354(78)).

<sup>64</sup> Se reporter aux Directives de 2024 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.395(82), telle que modifiée par la résolution MEPC.401(83)).

<sup>65</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>66</sup> Se reporter à la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires (résolution MEPC.229(65)) et au Modèle d'accord de coopération technologique entre gouvernements aux fins de la mise en œuvre des règles du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.861).

2 L'Administration d'une Partie coopère activement avec d'autres Parties, sous réserve de sa législation, sa réglementation et sa politique nationale, en vue de promouvoir le développement et le transfert de technologies et l'échange de renseignements lorsque des États et, en particulier, les États en développement, sollicitent une assistance technique aux fins d'appliquer les mesures nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe, en particulier les paragraphes 19.4 à 19.6.

## **Chapitre 5 - Règles relatives au Cadre de l'OMI afférent à la réduction à zéro des émissions nettes**

### **Règle 30**

#### *Application*

1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000.

2 Nonobstant le paragraphe 1 de la présente règle, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas :

- .1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 5 de la présente Annexe pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique;
- .2 aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques et aux plateformes, y compris les FPSO et FSU et les installations de forage, quelle que soit leur propulsion; et
- .3 aux navires semi-submersibles jusqu'à ce que l'application du présent chapitre soit réexaminée.

### **Règle 31**

#### *Objectif*

Le présent chapitre a pour objectif de parvenir aussi rapidement que possible à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et ainsi de remplir les objectifs de réduction fixés dans la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires<sup>67</sup> et de promouvoir efficacement la transition énergétique des transports maritimes et inciter la flotte mondiale à prendre les mesures nécessaires tout en contribuant à assurer des conditions équitables pour tous et une transition juste et équitable.

### **Règle 32**

#### *Prescriptions fonctionnelles*

1 Pour atteindre l'objectif énoncé dans la règle 31 de la présente Annexe, un navire auquel le présent chapitre s'applique doit satisfaire aux prescriptions fonctionnelles suivantes :

- .1 prescriptions relatives à l'amélioration continue de l'intensité des émissions de GES du navire, conformément à la règle 35 de la présente Annexe; et

---

<sup>67</sup> Se reporter à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (résolution MEPC.377(80)).

- .2 prescriptions relatives aux contributions au titre de la tarification des émissions de GES à verser en cas d'excédent d'émissions et aux primes au titre de l'adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, conformément aux règles 36 et 39 de la présente Annexe.

### Règle 33

*Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (GFI annuelle obtenue)*

1 Après la fin de l'année civile 2028 et après la fin de chaque année civile suivante, chaque navire auquel s'applique le présent chapitre doit calculer la GFI annuelle obtenue sur une période de 12 mois allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année civile précédente (période de référence), en utilisant les données recueillies conformément aux règles 27 et 37 de la présente Annexe et spécifiées à l'appendice XII de la présente Annexe, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>68</sup>.

2 La GFI annuelle obtenue par un navire pour une année donnée ( $GFI_{obtenue}$ ) doit être calculée comme suit, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>69</sup> :

$$GFI_{obtenue} = \frac{\sum_{j=1}^J EI_j \times \text{Énergie}_j}{\text{Énergie}_{totale}}$$

dans cette formule,

$GFI_{obtenue}$  est la GFI annuelle obtenue par un navire pour une année donnée;

$j$  est le type de combustible;

$J$  est le nombre total de types de combustibles utilisés au cours de la période de référence, tel qu'indiqué dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires;

$EI_j$ , exprimée en gCO<sub>2</sub>eq/MJ, est l'intensité des émissions de GES, calculée du puits au sillage, correspondant au type de combustible  $j$ , calculée en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation<sup>70</sup>;

$\text{Énergie}_j$ , exprimée en MJ, désigne la consommation d'énergie liée au type de combustible  $j$  par le navire au cours de la période de référence; et

$\text{Énergie}_{totale}$  exprimée en MJ, désigne la quantité totale d'énergie utilisée par le navire au cours de la période de référence, y compris mais sans s'y limiter le fuel-oil, l'électricité provenant de l'alimentation électrique des navires à quai et les sources d'énergie à émissions nulles, telles que la propulsion éolienne et l'énergie solaire.

---

<sup>68</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées concernant le calcul de l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (Directives sur la méthode de calcul de la GFI).

<sup>69</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées concernant le calcul de l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (Directives sur la méthode de calcul de la GFI).

<sup>70</sup> Se reporter aux Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine (résolution MEPC.391(81)), telles qu'elles pourraient être modifiées.

**Règle 34***Systèmes de certification des combustibles durables*

1 L'intensité des émissions de GES d'un combustible doit être calculée au moyen des facteurs d'émission de GES et prendre en compte les paramètres et indicateurs pour chaque thème ou aspect d'un combustible relatif à la durabilité indiqué sur la fiche du cycle de vie du combustible.

2 Les facteurs d'émission de GES et les thèmes ou aspects d'un combustible relatifs à la durabilité, tels qu'indiqués sur la fiche du cycle de vie du combustible, doivent être certifiés, selon qu'il convient, au moyen d'un système reconnu de certification des combustibles durables, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>71</sup>.

3 Les renseignements certifiés consignés dans la fiche du cycle de vie du combustible peuvent accompagner la note de livraison de soutes visée à la règle 18 de la présente Annexe, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>72</sup>.

4 Un système de certification des combustibles durables doit être reconnu par le Comité compte tenu du ou des processus et critères de reconnaissance énoncés dans les directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>73</sup>. La reconnaissance d'un système de certification des combustibles durables doit être renouvelée tous les cinq ans et faire l'objet de réexamens périodiques, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>74</sup>.

5 Le Secrétaire général de l'Organisation doit publier le 1<sup>er</sup> mars 2027 au plus tard une liste des systèmes reconnus de certification des combustibles durables et il doit ensuite mettre cette liste à jour périodiquement.

6 Dans les trois mois qui suivent la fin de l'année civile 2027, et dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile suivante, l'Organisation doit s'assurer que l'entité juridique qui gère les systèmes reconnus de certification des combustibles durables communique les données pertinentes relatives à son activité pour cette année civile ou une partie de celle-ci aux fins de transparence, de traçabilité et d'intégrité environnementale dans le cadre du processus de certification, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>75</sup>. Le Secrétaire général de l'Organisation doit présenter au Comité un rapport annuel fondé sur les données notifiées.

**Règle 35***Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible (GFI annuelle cible)*

1 La GFI annuelle cible (GFI<sub>T</sub>) d'un navire comporte les deux niveaux suivants :

.1 une GFI annuelle de base (cible de base); et

<sup>71</sup> Directives à élaborer/modification des Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine(résolution MEPC.391(81)) (Directives ACV), selon qu'il conviendra.

<sup>72</sup> Directives à élaborer/modification des Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine(résolution MEPC.391(81)) (Directives ACV), selon qu'il conviendra.

<sup>73</sup> Directives à élaborer/modification des Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine(résolution MEPC.391(81)) (Directives ACV), selon qu'il conviendra.

<sup>74</sup> Directives à élaborer/modification des Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine(résolution MEPC.391(81)) (Directives ACV), selon qu'il conviendra.

<sup>75</sup> Directives à élaborer/modification des Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine(résolution MEPC.391(81)) (Directives ACV), selon qu'il conviendra.

- .2 une GFI annuelle aux fins de la conformité directe (cible aux fins de conformité directe).

2 La  $GFI_C$  de chaque navire auquel s'applique la présente règle est établie/calculée comme suit :

$$GFI_T = (1 - Z_T/100) \cdot GFI_{2008}$$

dans cette formule,

$T$  est l'année civile mentionnée dans le tableau 4;

$GFI_{2008}$  est la valeur de référence de la GFI équivalant à 93,3 gCO<sub>2</sub>eq/MJ (du puits au sillage), qui représente la GFI moyenne des transports maritimes internationaux en 2008; et

$Z_T$  est le facteur de réduction annuel de la GFI visant à garantir une amélioration continue de l'intensité des émissions de GES du combustible utilisé par le navire, qui consiste en un facteur de réduction annuel pour la cible de base et un autre pour la cible aux fins de conformité directe, dont les valeurs sont indiquées dans le tableau 4, par rapport à la valeur de référence de la GFI.

**Tableau 4 - Facteurs de réduction de la GFI annuelle (en pourcentage) applicables à la GFI annuelle cible par rapport à la valeur de référence de la GFI**

| Année $T$ | Facteur $Z_T$ - Cible de base | Facteur $Z_T$ - Cible aux fins de conformité directe |
|-----------|-------------------------------|------------------------------------------------------|
| 2028      | 4,0%                          | 17,0%                                                |
| 2029      | 6,0%                          | 19,0%                                                |
| 2030      | 8,0%                          | 21,0%                                                |
| 2031      | 12,4%                         | 25,4%                                                |
| 2032      | 16,8%                         | 29,8 %                                               |
| 2033      | 21,2%                         | 34,2 %                                               |
| 2034      | 25,6%                         | 38,6%                                                |
| 2035      | 30,0%                         | 43,0%                                                |

3 Le Comité doit établir, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2032, le facteur  $Z$  ( $Z_T$ ) correspondant à la cible de base et à la cible de conformité directe pour les années 2036 à 2040. Le facteur  $Z_T$  pour l'année 2040 correspondant à la cible de base est fixé à 65 %.

### **Règle 36**

#### *Méthodes de mise en conformité eu égard à la GFI annuelle*

1 À la fin de chaque période de référence, telle que définie à la règle 33, chaque navire calcule son bilan de conformité eu égard à la GFI comme suit , compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>76</sup> :

---

<sup>76</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées concernant le calcul de l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (Directives sur la méthode de calcul de la GFI).

Bilan de conformité eu égard à la GFI (exprimé en [tonnes de CO<sub>2</sub>eq]) =  
 (cible aux fins de conformité directe de la GFI annuelle - GFI annuelle obtenue) ×  
 Énergie<sub>totale</sub>

2 Si le bilan de conformité eu égard à la GFI est égal ou supérieur à zéro, le navire est considéré comme étant en conformité directe et peut recevoir des unités excédentaires correspondant à son bilan de conformité positif conformément au paragraphe 11 de la présente règle.

3 Si le bilan de conformité eu égard à la GFI est inférieur à zéro, le navire doit calculer son déficit de conformité conformément au paragraphe 4 de la présente règle et se mettre en conformité en compensant son déficit conformément aux méthodes de mise en conformité au égard à la GFI visées aux paragraphes 5 et/ou 6 de la présente règle.

### **Évaluation du déficit de conformité**

4 Le déficit de conformité d'un navire est établi au moyen de la quantification des émissions dépassant chaque niveau d'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible, et il doit être calculé comme suit, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>77</sup> :

- .1 pour les navires dont la GFI annuelle obtenue est égale ou inférieure à la cible de base mais supérieure à la cible aux fins de conformité directe :

Déficit de conformité de niveau 1 = (GFI annuelle cible aux fins de conformité directe - GFI annuelle obtenue) × Énergie<sub>totale</sub>

ou

- .2 pour les navires dont la GFI annuelle obtenue dépasse la cible de base :

Déficit de conformité de niveau 1 = (GFI annuelle cible aux fins de conformité directe - GFI annuelle cible de base) × Énergie<sub>totale</sub>

et

Déficit de conformité de niveau 2 = (GFI annuelle cible de base - GFI annuelle obtenue) × Énergie<sub>totale</sub>

### **Compensation du déficit de conformité**

5 Un navire doit compenser son déficit de conformité de niveau 1 au moyen d'unités correctives acquises grâce aux contributions versées au Fonds Zéro émission nette au titre de la tarification des émissions de GES, dont le prix est fixé aux taux de référence de niveau 1, conformément au paragraphe 8 de la présente règle, comme indiqué sur le relevé de compte du navire délivré par le Registre GFI de l'OMI conformément à la règle 38 de la présente Annexe.

6 Le déficit de conformité de niveau 2 d'un navire doit être compensé au moyen d'une ou de plusieurs des méthodes de mise en conformité ci-après, comme indiqué sur le relevé de compte du navire délivré par le Registre GFI de l'OMI conformément au paragraphe 5 de

<sup>77</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées concernant le calcul de l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (Directives sur la méthode de calcul de la GFI).

la règle 38 de la présente Annexe, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>78</sup> :

- .1 unités excédentaires transférées à partir d'autres navires;
- .2 unités excédentaires mises en réserve lors des précédente période; et/ou
- .3 unités correctives acquises au moyen de contributions au Fonds Zéro émission nette de l'OMI au titre de la tarification des émissions de GES, dont le prix est fixé aux taux de référence de niveau 2, conformément au paragraphe 9 de la présente règle.

7 Un navire qui a entièrement compensé son déficit de conformité conformément aux paragraphes 5 et 6 de la présente règle, selon les cas, est considéré comme satisfaisant à sa GFI annuelle cible, tout en gardant la liberté de recouvrir les frais qu'il pourrait avoir encouru aux fins de l'application de la présente règle et qui relèvent de la responsabilité opérationnelle du navire. Aux fins de la présente règle, la responsabilité opérationnelle du navire consiste à définir la quantité de combustible utilisée, la cargaison transportée, la route ou la vitesse du navire.

#### **Unités correctives**

8 Pour les périodes de référence comprises entre 2028 et 2030, le prix initial d'une unité corrective de niveau 1 est de 100 dollars des États-Unis par tonne de CO<sub>2</sub>eq émise du puits au sillage.

9 Pour les périodes de référence comprises entre 2028 et 2030, le prix initial d'une unité corrective de niveau 2 est de 380 dollars des États-Unis par tonne de CO<sub>2</sub>eq émise du puits au sillage.

10 Le 1<sup>er</sup> janvier 2028 au plus tard, le Comité doit établir le mécanisme de révision et de définition du prix d'une unité corrective de niveau 1 et de niveau 2 pour les périodes de référence qui suivront 2031.

#### **Unités excédentaires**

11 La quantité d'unités excédentaires qu'un navire en conformité directe peut recevoir est égale à son bilan de conformité positif, exprimé en tonnes de CO<sub>2</sub>eq, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>79</sup>.

12 Sous réserve des paragraphes 6 et 15 de la présente règle, une unité excédentaire créditée sur le compte d'un navire dans le Registre GFI de l'OMI peut être utilisée une seule fois à l'une des fins ci-après, qui doivent être consignées dans le Registre GFI de l'OMI, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>80</sup> :

- .1 transfert à un autre navire en vue de compenser le déficit de conformité de niveau 2 de ce navire;
- .2 mise en réserve aux fins d'utilisation au cours des périodes de référence suivantes; ou

---

<sup>78</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>79</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>80</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

.3 annulation volontaire à titre de contribution à l'atténuation.

13 Une unité excédentaire ne peut être transférée ou annulée qu'une seule fois, mais les différentes unités excédentaires d'un navire peuvent être utilisées aux différents fins énoncées au paragraphe 12 de la présente règle.

14 Une unité excédentaire non attribuée doit être automatiquement mise en réserve.

15 Une unité excédentaire est valable pour une période de deux années civiles à compter de l'année civile pendant laquelle elle est délivrée par le Registre GFI de l'OMI. Une unité excédentaire non utilisée par le navire au compte duquel elle a été créditée à la date d'expiration sera annulée à titre de contribution à l'atténuation.

### **Règle 37**

#### *Notification et vérification de la GFI annuelle*

1 Dans les trois mois qui suivent la fin de l'année civile 2028 et le 31 mars au plus tard après chaque période de référence ultérieure, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève, ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>81</sup>, sa GFI annuelle obtenue, sa GFI annuelle cible et son bilan de conformité eu égard à la GFI pour cette période de référence, lesquels doivent être calculés respectivement conformément aux règles 33, 35 et 35 de la présente Annexe, ainsi que les données recueillies de la manière spécifiée à l'appendice XII de la présente Annexe, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé que doit élaborer l'Organisation<sup>82</sup>, aux fins de la vérification de la conformité de chaque navire avec les dispositions du présent chapitre, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation.

2 En cas de transfert d'un navire d'une Administration à une autre et/ou de passage d'une compagnie à une autre, effectué après le 1<sup>er</sup> janvier 2028, un navire doit, à la fin de l'année civile au cours de laquelle le transfert a lieu, satisfaire aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle pendant la période de 12 mois allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année au cours de laquelle le transfert a eu lieu.

3 Dans les six mois qui suivent la fin de l'année 2028 et le 30 juin au plus tard après chaque période de référence ultérieure, l'Administration, ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>83</sup> doit vérifier les données notifiées en vertu du paragraphe 1 de la présente règle et communiquer les données vérifiées au Registre GFI de l'OMI, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>84</sup>.

4 Dans un délai d'un mois après que les données vérifiées du navire ont été notifiées au Registre GFI de l'OMI conformément au paragraphe 3 de la présente règle ou le 31 juillet au plus tard, le navire doit établir dans le Registre la ou les méthode de mise en conformité eu égard à la GFI qu'il a sélectionnées et les mettre en œuvre conformément à la règle 36 de la présente Annexe.

---

<sup>81</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>82</sup> Se reporter aux Directives de 2022 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.346(78), telle que modifiée par la résolution MEPC.388(81)).

<sup>83</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>84</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

5 Le 31 août au plus tard après chaque période de référence, le Registre GFI de l'OMI doit publier, pour chaque compte de navire et chaque période de référence, un relevé de compte de navire rendant compte des transactions enregistrées conformément au paragraphe 4 de la règle 38. Le relevé de compte du navire doit être mis à la disposition du navire, de l'Administration dont il relève ou de tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>85</sup>, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>86</sup>.

6 Le 30 septembre au plus tard après chaque période de référence, l'Administration, ou tout organisme dûment autorisé par cette dernière, doit délivrer, sur la base des données communiquées et de la ou des méthodes sélectionnées pour se mettre en conformité eu égard à la GFI indiquées sur le relevé de compte du navire qui figure dans le Registre GFI de l'OMI, une déclaration de conformité attestant la notification de la GFI annuelle, conformément au paragraphe 9 de la règle 6 de la présente Annexe<sup>87</sup>. L'Administration, ou tout organisme dûment autorisé par elle<sup>88</sup>, doit rendre compte de cette déclaration de conformité dans le compte du navire dans le Registre GFI de l'OMI le 31 octobre au plus tard après chaque période de référence.

7 En cas de transfert d'un navire d'une Administration à une autre et/ou de passage d'une compagnie à une autre, tel que visé au paragraphe 2 de la présente règle, le navire doit, le jour où le transfert et/ou le passage a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier les données spécifiées au paragraphe 1 de la règle 33 de la présente Annexe pour la partie de l'année civile qui correspond à cette Administration et/ou compagnie à l'Administration initiale ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>89</sup>, dans le cas d'un transfert d'une Administration à une autre, ou à l'Administration dont il relève, ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>90</sup>, dans le cas d'un passage d'une compagnie à une autre. L'Administration, ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci<sup>91</sup>, doit vérifier les données conformément au paragraphe 1 de la présente règle et délivrer une déclaration de conformité conformément au paragraphe 10 de la règle 6 de la présente Annexe. Dans un délai d'un mois qui suit la délivrance de la déclaration de conformité, l'Administration communique les données vérifiées et cette déclaration de conformité au Registre GFI de l'OMI, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>92</sup>.

8 À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2028, si un navire est retiré de façon permanente du service au cours d'une période de référence, ce dernier doit s'acquitter de ses obligations en matière de notification pour la partie de la période pendant laquelle il était opérationnel et satisfaire aux prescriptions du présent chapitre le jour où le retrait du service a lieu, ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>93</sup>.

---

<sup>85</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>86</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>87</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>88</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>89</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>90</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>91</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>92</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>93</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

## **Règle 38**

### *Registre GFI de l'OMI*

#### **Création**

1 Le Secrétaire général de l'Organisation crée et administre le Registre GFI de l'OMI en vue de faciliter la mise en œuvre de la règle 36, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>94</sup>.

#### **Obligations particulières incombant aux navires**

2 Chaque navire auquel s'applique le présent chapitre doit disposer le 1<sup>er</sup> octobre 2027 au plus tard, d'un compte auprès du Registre GFI de l'OMI et doit régler, le 30 juin 2028 au plus tard, et le 30 juin au plus tard de chaque année ultérieure, les frais administratifs annuels au Registre GFI de l'OMI.

3 Les frais d'administration annuels à verser au Registre GFI de l'OMI doivent être fixés par le Secrétaire général de façon à couvrir les dépenses d'administration, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>95</sup>.

#### **Fonctions**

4 Conformément à la règle 36, le Registre GFI de l'OMI doit, pour chaque compte détenu par un navire, selon le cas :

- .1 créditer le montant des unités excédentaires qu'un navire en conformité directe est en droit de recevoir;
- .2 consigner les unités excédentaires mises en réserve entre les périodes de référence;
- .3 consigner toutes les unités excédentaires transférées d'un compte de navire à un autre :
- .4 annuler les unités excédentaires lorsque :
  - .1 elles ont été utilisées par un navire pour compenser son déficit de conformité de niveau 2 pour une période de référence; et/ou
  - .2 elles ont expiré ou ont volontairement été annulées à la demande du navire; et/ou
- .5 créditer sur le compte d'un navire des unités correctives correspondant à la quantité et au niveau des unités correctives acquises au moyen des contributions versées au Fonds Zéro émission nette au titre de la tarification des émissions de GES, et annuler les unités correctives sur présentation d'une attestation de paiement.

5 Le 31 août au plus tard avant la fin de chaque période de référence, le Registre GFI de l'OMI doit publier, pour chaque compte de navire et chaque période de référence, un relevé

---

<sup>94</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>95</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

de compte de navire rendant compte de toutes les transactions enregistrées conformément au paragraphe 4 de la présente règle et le bilan de conformité eu égard à la GFI.

6 Les informations ci-après doivent être consignées dans le Registre GFI de l'OMI, pour chaque compte de navire et pour chaque période de référence :

- .1 le relevé de compte du navire;
- .2 la GFI annuelle obtenue vérifiée;
- .3 la consommation énergétique totale;
- .4 la consommation énergétique totale de chaque technique, combustible et/ou source d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles;
- .5 les émissions de GES évitées grâce à l'adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles;
- .6 la déclaration de conformité attestant l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle; et
- .7 tout autre renseignement qui pourrait être nécessaire compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation.<sup>96</sup>

#### **Accès au Registre GFI de l'OMI**

7 Le Secrétaire général de l'Organisation accorde à l'Administration, l'accès à toutes les données enregistrées dans les comptes des navires immatriculés par cette Administration, ainsi qu'à tout organisme dûment autorisé par cette Administration<sup>97</sup> à vérifier et notifier les données du navire conformément à la règle 37, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>98</sup>.

8 Le Secrétaire général de l'Organisation tient le registre GFI de l'OMI et accorde l'accès aux utilisateurs, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation.

#### **Rapport au Comité de la protection du milieu marin**

9 Compte tenu des renseignements consignés conformément à la présente règle, le Secrétaire général de l'Organisation doit établir un rapport annuel à l'intention du Comité, dans lequel il fait une synthèse des données recueillies et donne en particulier des renseignements sur les navires ayant un compte de navire inactif, les historiques de transactions, à savoir la délivrance, le transfert, l'utilisation et l'annulation des unités excédentaires et des unités correctives, la part que les techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles représentent dans la consommation des navires figurant dans le Registre GFI de l'OMI, ainsi que de tout autre renseignement pertinent que le Comité pourrait demander.

---

<sup>96</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>97</sup> Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)).

<sup>98</sup> Se reporter aux directives qui seront élaborées par l'Organisation

**Règle 39**

*Adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles*

1 Les solutions à émissions de GES nulles ou quasi nulles comprennent des techniques, des combustibles et des sources d'énergie et sont évaluées du puits au sillage, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>99</sup>. Le seuil de la GFI applicable aux techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles doit être fixé à une valeur qui ne soit pas supérieure à 19,0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ, pour une période initiale allant jusqu'au 31 décembre 2034, et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2035, ce seuil sera fixé à une valeur inférieure ou égale à 14,0 gCO<sub>2</sub>eq/MJ, compte tenu des directives élaborées<sup>100</sup> ou qui seront élaborées par l'Organisation<sup>101</sup>. Nonobstant ce qui précède, le Comité peut approuver d'autres techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>102</sup>.

2 Les navires peuvent recevoir des primes du Fonds Zéro émission nette au titre de l'utilisation de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>103</sup>.

3 Le 1<sup>er</sup> mars 2027 au plus tard et tous les cinq ans par la suite, le Comité doit définir la prime visée au paragraphe 2 de la présente règle et la méthode de calcul de cette prime, compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation<sup>104</sup>.

4 L'Organisation doit surveiller et publier la part des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles dans l'énergie totale annuelle utilisée à bord des navires qui relèvent du champ d'application du chapitre 5 de la présente Annexe.

**Règle 40**

*Fonds Zéro émission nette de l'OMI*

1 Le Secrétaire général de l'Organisation crée le Fonds Zéro émission nette de l'OMI, qui est destiné à faciliter la mise en œuvre du présent chapitre et la réalisation de l'objectif énoncé à la règle 31 de la présente Annexe. Toutes les dépenses afférentes au fonctionnement du Fonds et de son Conseil d'administration sont à la charge du Fonds.

2 Le Fonds Zéro émission nette de l'OMI perçoit et gère les contributions versées au titre de la tarification des émissions des GES par les navires en application des règles 36, et décaisse les recettes perçues en application de la règle 41.

3 Le Comité adopte les dispositions régissant le Fonds Zéro émission nette de l'OMI et nomme un Conseil d'administration chargé de superviser les opérations quotidiennes du Fonds en son nom conformément aux dispositions régissant le Fonds.

---

<sup>99</sup> Se reporter aux Directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>100</sup> Se reporter aux Directives de 2024 relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine (résolution MEPC.391(81)).

<sup>101</sup> Se reporter aux Directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>102</sup> Se reporter aux Directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>103</sup> Se reporter aux Directives qui seront élaborées par l'Organisation.

<sup>104</sup> Se reporter aux Directives qui seront élaborées par l'Organisation.

4 Les dispositions régissant le Fonds, visées au paragraphe 3 de la présente règle, comprennent des dispositions définissant les entités qui pourraient remplir les conditions requises pour recevoir des fonds du Fonds Zéro émission nette de l'OMI, celles qui concernent les types de mécanismes de financement au moyen desquels des fonds pourraient être décaissés, celles qui concernent les procédures de fonctionnement du Fonds Zéro émission nette de l'OMI et de son Conseil d'administration et celles qui définissent les entités et organisations avec lesquelles le Fonds Zéro émission nette de l'OMI pourrait coopérer dans le cadre du décaissement des recettes et de la distribution des recettes aux différentes fins énoncées à la règle 41 de la présente Annexe, y compris celles qui favorisent une transition juste et équitable dans le contexte de cette mesure.

5 La composition du Conseil d'administration doit assurer une répartition géographique et des genres équilibrée, et garantir que les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), sont représentés de manière adéquate.

6 Le Conseil d'administration doit présenter au Comité un rapport annuel dans lequel il rend compte succinctement de ses activités, y compris les contributions totales reçues, les engagements pris et les décaissements des recettes effectués aux différentes fins énoncées à la règle 41, ainsi que tout autre renseignement pertinent que pourrait demander le Comité.

7 Compte tenu du rapport annuel du Conseil d'administration visé au paragraphe 6 de la présente règle, le Comité doit réexaminer périodiquement la distribution des recettes aux différentes fins énoncées dans la règle 41.

8 Le Fonds est soumis à des audits.

#### **Règle 41**

##### *Décaissement des recettes*

1 Le Fonds Zéro émission nette de l'OMI doit décaisser les recettes perçues aux fins ci-après, telles que prévues dans les dispositions y relatives :

- .1 l'octroi de primes au titre de l'utilisation de techniques, combustibles et sources à émissions de GES nulles ou quasi nulles, conformément à la règle 39 de la présente Annexe;
- .2 dans le contexte de la mise en œuvre du présent chapitre, promouvoir une transition juste et équitable dans les États qui favorise la protection de l'environnement et du climat, l'adaptation et le renforcement de la résilience dans les limites du système énergétique des transports maritimes internationaux, en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement, notamment des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement (PEID), et réserver des fonds suffisants, au moyen de :
  - .1 la recherche, la mise au point et la mise à disposition et en place à l'échelle mondiale de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, et la mise en place d'infrastructures et d'équipements maritimes, côtiers et portuaires nécessaires;

- .2 la facilitation d'une transition équitable pour les gens de mer et d'autres types de personnel qui travaillent dans le secteur maritime;
  - .3 la facilitation de la diffusion des renseignements, du transfert de technologie, du renforcement des capacités, de la formation et de la coopération technique à l'appui de la mise en œuvre des règles du présent chapitre;
  - .4 l'aide à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans d'action nationaux<sup>105</sup>, y compris le renouvellement et la modernisation de la flotte; et
  - .5 les mesures visant à réduire, le cas échéant, les incidences anormalement défavorables sur les États, y compris en ce qui concerne la sécurité alimentaire, résultant de la mise en œuvre des règles du présent chapitre<sup>106</sup>; et
- .3 le financement des dépenses afférentes à l'administration et au fonctionnement du Fonds et de son Conseil d'administration.

**Règle 42**

*Promotion de la coopération technique et du transfert de technologie concernant l'amélioration continue de l'intensité des émissions de GES du combustible utilisé par le navire*

1 Les Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, favorisent et fournissent, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États qui sollicitent une assistance technique et, en particulier, aux États en développement.

2 L'Administration d'une Partie coopère activement avec d'autres Parties, sous réserve de sa législation, sa réglementation et sa politique nationale, en vue de promouvoir la mise au point et le transfert de technologie et l'échange de renseignements lorsque des États et, en particulier, des États en développement, sollicitent une assistance technique aux fins d'appliquer les mesures nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du chapitre 5 de la présente Annexe.

3 L'Organisation doit encourager l'échange d'informations, le transfert de technologie, le renforcement des capacités et la coopération technique afin de permettre la mise en place des infrastructures et équipements maritimes, côtiers et portuaires nécessaires pour appuyer la fourniture de combustibles et/ou de sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles dans les États en développement.

**Règle 43**

*Sécurité alimentaire*

Le Comité doit :

---

<sup>105</sup> Se reporter à la résolution MEPC.367(79) visant à encourager les États Membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des plans d'action nationaux en vue de réduire les émissions de gaz provenant des navires.

<sup>106</sup> Se reporter à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (résolution MEPC.377(80)) et à la circulaire MEPC.1/Circ.885/Rev.1 sur la Procédure révisée visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États.

- .1 traiter, soit notamment éviter, pallier et atténuer, les incidences anormalement défavorables qui pourraient découler de l'application du présent chapitre, en prêtant particulièrement attention aux pays exposés à l'insécurité alimentaire; et
- .2 maintenir en permanence à l'étude les incidences possible du présent chapitre sur la sécurité alimentaire.

#### **Règle 44**

##### *Réexamen du chapitre*

1 Afin de garantir que l'objectif du présent chapitre continue d'être atteint, tous les cinq ans, l'Organisation doit procéder à un réexamen en vue d'évaluer l'efficacité avec laquelle le présent chapitre permet d'atteindre l'objectif énoncé à la règle 31 de la présente Annexe, sur la base duquel elle doit envisager :

- .1 de modifier le facteur de réduction annuel de la GFI (cible de base et cible aux fins de conformité directe) énoncé dans la règle 35 de la présente Annexe;
- .2 de modifier les valeurs seuils applicables aux techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles; et
- .3 d'établir si le présent chapitre pourrait s'appliquer aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.

#### **Chapitre 6 – Vérification du respect des dispositions de la présente Annexe**

#### **Règle 45**

##### *Champ d'application*

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

#### **Règle 46**

##### *Vérification de la conformité*

1 Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.

2 Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation.<sup>107</sup>

3 Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation.<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1067(28)).

<sup>108</sup> Se reporter à la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires (résolution MEPC.229(65)) et au Modèle d'accord de coopération technologique entre gouvernements aux fins de la mise en œuvre des règles du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.861).

- 4 L'audit de chaque Partie doit :
- .1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation;<sup>109</sup> et
  - .2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> Se reporter à la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires (résolution MEPC.229(65)) et au Modèle d'accord de coopération technologique entre gouvernements aux fins de la mise en œuvre des règles du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.861).

<sup>110</sup> Se reporter à la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires (résolution MEPC.229(65)) et au Modèle d'accord de coopération technologique entre gouvernements aux fins de la mise en œuvre des règles du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.861).

## Appendice I

### Modèle de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) (règle 8)

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), au nom du Gouvernement :

.....  
(nom officiel complet du pays)

par.....  
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)

#### Caractéristiques du navire<sup>1</sup>

Nom du navire .....  
Numéro ou lettres distinctifs .....  
Numéro OMI<sup>2</sup> .....  
Port d'immatriculation .....  
Jauge brute .....

#### IL EST CERTIFIÉ :

1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention; et

2 qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux étaient à tous égards conformes aux prescriptions applicables de l'Annexe VI de la Convention.

Le présent Certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)<sup>3</sup> .....  
sous réserve des visites prévues à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention.

---

<sup>1</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>2</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

<sup>3</sup> Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle 9.1 de l'Annexe VI de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle 2.1.3 de l'Annexe VI de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré  
(jj/mm/aaaa) .....

Délivré à .....  
(lieu de délivrance du Certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(date de délivrance) (signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre le Certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

## ATTESTATION DE VISITES ANNUELLES ET INTERMÉDIAIRES

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de cette Annexe :

Visite annuelle

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu . . . . .

Date (jj/mm/aaaa) .....  
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/intermédiaire<sup>4</sup>

Signé .....  
*(signature de l'agent dûment autorisé)*

Lieu . . . . .

Date (jj/mm/aaaa) .....  
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/intermédiaire<sup>4</sup>

Signé .....  
*(signature de l'agent dûment autorisé)*

Lieu . . . . .

Date (jj/mm/aaaa) .....  
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....  
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISITE ANNUELLE/INTERMÉDIAIRE EFFECTUÉE  
CONFORMÉMENT À LA RÈGLE 9.8.3

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire<sup>4</sup> effectuée conformément à la règle 9.8.3 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de cette Annexe :

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

4 Rayer la mention inutile.

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE  
INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 9.3

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de l'Annexe et le présent Certificat, conformément à la règle 9.3 de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE  
DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 9.4

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de l'Annexe, et le présent Certificat, conformément à la règle 9.4 de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE  
NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE  
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 9.5 OU DE LA RÈGLE 9.6

Le présent Certificat, conformément à la règle 9.5 ou à la règle 9.6<sup>4</sup> de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE ANNIVERSAIRE  
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 9.8

Conformément à la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au (jj/mm/aaaa) .....

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Conformément à la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au (jj/mm/aaaa) .....

Signé .....  
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu .....

Date (jj/mm/aaaa) .....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION  
DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE (CERTIFICAT IAPP)**

**FICHE DE CONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT**

**Notes :**

- |   |                                                                                                                                                                                                                                         |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat IAPP. Le Certificat IAPP doit se trouver en permanence à bord du navire.                                                                                                 |
| 2 | La fiche doit être rédigée en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle du pays qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.        |
| 3 | Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est "oui" ou "applicable" et le symbole (-) lorsque la réponse est "non" ou "non applicable", selon le cas.                                       |
| 4 | Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale. |

**1 Caractéristiques du navire**

1.1 Nom du navire .....

1.2 Numéro OMI .....

1.3 Date de construction :

1.3.1 Date du contrat de construction (jj/mm/aaaa) .....

1.3.2 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent (jj/mm/aaaa) .....

1.3.3 Date de livraison (jj/mm/aaaa) .....

1.4 Longueur (L)<sup>5</sup> en mètres .....

**2 Contrôle des émissions provenant des navires**

2.1 Substances qui appauvrissent la couche d'ozone (règle 12)

---

<sup>5</sup> À indiquer uniquement pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou après cette date qui sont conçus expressément pour être utilisés à des fins récréatives et sont utilisés uniquement à ces fins et auxquels, en vertu de la règle 13.5.2.1 ou de la règle 13.5.2.3, les limites d'émission de NO<sub>x</sub> spécifiées à la règle 13.5.1.1 ne s'appliqueront pas.

- 2.1.1 Les dispositifs d'extinction de l'incendie, autres systèmes et matériel ci-après qui contiennent des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autres que des hydrochlorofluorocarbones (HCFC), et ont été installés avant le 19 mai 2005 peuvent rester en service :

| Dispositif/matériel | Emplacement à bord | Substance |
|---------------------|--------------------|-----------|
|                     |                    |           |
|                     |                    |           |

- 2.1.2 Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et ont été installés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 peuvent rester en service :

| Dispositif/matériel | Emplacement à bord | Substance |
|---------------------|--------------------|-----------|
|                     |                    |           |
|                     |                    |           |
|                     |                    |           |

## 2.2 Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) (règle 13)

- 2.2.1 Les moteurs diesel marins ci-après installés à bord de ce navire sont conformes aux prescriptions de la règle 13 indiquées :

| Règle de l'Annexe VI de MARPOL applicable<br>(NTC = Code technique sur les NO <sub>x</sub> , 2008)<br>(AM = Méthode approuvée) |                                                                                                      | Moteur<br>n° 1           | Moteur<br>n° 2           | Moteur<br>n° 3           | Moteur<br>n° 4           | Moteur<br>n° 5           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1                                                                                                                              | Fabricant et modèle                                                                                  |                          |                          |                          |                          |                          |
| 2                                                                                                                              | Numéro de série                                                                                      |                          |                          |                          |                          |                          |
| 3                                                                                                                              | Utilisation (cycle(s) d'application applicable(s) –<br>NTC 3.2)                                      |                          |                          |                          |                          |                          |
| 4                                                                                                                              | Puissance nominale (kW) (NTC 1.3.11)                                                                 |                          |                          |                          |                          |                          |
| 5                                                                                                                              | Vitesse nominale (tr/min) (NTC 1.3.12)                                                               |                          |                          |                          |                          |                          |
| 6                                                                                                                              | Moteur identique installé le 01/01/2000 ou après<br>cette date exempté en vertu de la règle 13.1.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7                                                                                                                              | Date d'installation d'un moteur identique<br>(jj/mm/aaaa) conforme à la règle 13.1.1.2               |                          |                          |                          |                          |                          |
| 8a                                                                                                                             | Date de la<br>transformation<br>importante<br>(jj/mm/aaaa)                                           | 13.2.1.1 et 13.2.2       |                          |                          |                          |                          |
| 8b                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.2.1.2 et 13.2.3       |                          |                          |                          |                          |
| 8c                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.2.1.3 et 13.2.3       |                          |                          |                          |                          |
| 9a                                                                                                                             | Niveau I                                                                                             | 13.3                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9b                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.2.2                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9c                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.2.3.1                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9d                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.2.3.2                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9e                                                                                                                             |                                                                                                      | 13.7.1.2                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| Règle de l'Annexe VI de MARPOL applicable<br>(NTC = Code technique sur les NO <sub>x</sub> , 2008)<br>(AM = Méthode approuvée) |                                                                        |                                                                                                                       | Moteur<br>n° 1           | Moteur<br>n° 2           | Moteur<br>n° 3           | Moteur<br>n° 4           | Moteur<br>n° 5           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 9f                                                                                                                             |                                                                        | chapitre 8<br>du Code sur<br>les NO <sub>x</sub><br>(Utilisation de plusieurs<br>profils d'exploitation du<br>moteur) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10a                                                                                                                            | Niveau II                                                              | 13.4                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10b                                                                                                                            |                                                                        | 13.2.2                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10c                                                                                                                            |                                                                        | 13.2.2 (Niveau III impossible)                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10d                                                                                                                            |                                                                        | 13.2.3.2                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10e                                                                                                                            |                                                                        | 13.5.2 (Exemptions)                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10f                                                                                                                            |                                                                        | 13.7.1.2                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10g                                                                                                                            |                                                                        | chapitre 8<br>du Code sur<br>les NO <sub>x</sub><br>(Utilisation de plusieurs<br>profils d'exploitation du<br>moteur) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11a                                                                                                                            | Zones de contrôle<br>des émissions de<br>NO <sub>x</sub> du niveau III | 13.5.1.1                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11b                                                                                                                            |                                                                        | 13.2.2                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11c                                                                                                                            |                                                                        | 13.2.3.2                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11d                                                                                                                            |                                                                        | 13.7.1.2                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11e                                                                                                                            |                                                                        | chapitre 8<br>du Code sur<br>les NO <sub>x</sub><br>(Utilisation de plusieurs<br>profils d'exploitation du<br>moteur) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12                                                                                                                             | AM <sup>6</sup>                                                        | Installée                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13                                                                                                                             |                                                                        | Non disponible dans le<br>commerce au moment de la<br>visite                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14                                                                                                                             |                                                                        | Non applicable                                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### 2.3 Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et particules (règle 14)

2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'extérieur d'une zone de contrôle des émissions spécifiée à la règle 14.3, le navire utilise :

<sup>6</sup> Se reporter aux Directives de 2014 sur le processus d'approbation de méthode approuvée (résolution MEPC.243(66)).

- .1 un fuel-oil dont la teneur en soufre, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes, ne dépasse pas la valeur limite de 0,50 % m/m et/ou ..... ☐
- .2 un arrangement équivalent approuvé conformément à la règle 4.1, tel qu'indiqué au paragraphe 2.6, qui est au moins aussi efficace pour réduire les émissions de SO<sub>x</sub> que l'utilisation d'un fuel-oil d'une teneur en soufre d'une valeur limite de 0,50 % m/m ..... ☐
- 2.3.2 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions spécifiée à la règle 14.3, le navire utilise :
- .1 un fuel-oil dont la teneur en soufre, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes, ne dépasse pas la valeur limite de 0,10 % m/m et/ou ..... ☐
- .2 un arrangement équivalent approuvé conformément à la règle 4.1, tel qu'indiqué au paragraphe 2.6, qui est au moins aussi efficace pour réduire les émissions de SO<sub>x</sub> que l'utilisation d'un fuel-oil d'une teneur en soufre d'une valeur limite de 0,10 % m/m ..... ☐
- 2.3.3 Dans le cas d'un navire qui n'utilise pas d'arrangement équivalent approuvé conformément à la règle 4.1, tel qu'indiqué au paragraphe 2.6, la teneur en soufre du fuel-oil transporté à bord du navire ne doit pas dépasser 0,50 % m/m, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes ..... ☐
- 2.3.4 Le navire dispose d'un ou de plusieurs points d'échantillonnage désignés conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11 ..... ☐
- 2.3.5 La prescription de la règle 14.12 qui exige d'installer ou de désigner un ou plusieurs points d'échantillonnage conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11 ne s'applique pas au circuit de distribution du fuel-oil utilisé pour un combustible à faible point d'éclair ou un combustible gazeux ..... ☐
- 2.4 *Composés organiques volatils (COV) (règle 15)*
- 2.4.1 Le navire-citerne dispose d'un collecteur de vapeurs installé et approuvé conformément à la circulaire MSC/Circ.585 ..... ☐
- 2.4.2.1 Les navires-citernes qui transportent du pétrole brut possèdent un plan de gestion des COV ..... ☐
- 2.4.2.2 Référence de l'approbation du plan de gestion des COV ..... ☐
- 2.5 *Incinération à bord (règle 16)*
- Le navire a un incinérateur :
- .1 installé le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date qui satisfait aux dispositions de :
- .1 la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée<sup>7</sup> ..... ☐
- .2 la résolution MEPC.244(66) ..... ☐

<sup>7</sup> Telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45).

.2 installé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 qui satisfait aux dispositions de :

.1 la résolution MEPC.59(33), telle que modifiée<sup>8</sup> ..... ☐

.2 la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée<sup>9</sup> ..... ☐

#### 2.6 *Équivalents (règle 4)*

Le navire a été autorisé à utiliser à bord les installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions qui sont indiqués ci-dessous en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe :

| Dispositif/matériel | Équivalent utilisé | Référence de l'approbation |
|---------------------|--------------------|----------------------------|
|                     |                    |                            |
|                     |                    |                            |
|                     |                    |                            |

---

<sup>8</sup> Telle que modifiée par la résolution MEPC.368(79)  
<sup>9</sup> Telle que modifiée par la résolution MEPC.92(45).

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....  
*(lieu de délivrance de la fiche)*

Le (jj/mm/aaaa) .....  
*(date de délivrance)*                      *(signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre la fiche)*

*(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

## Appendice II

### Cycles d'essai et coefficients de pondération (règle 13)

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après doivent être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas la limite d'émission de NO<sub>x</sub> qui leur est applicable en vertu de la règle 13 de la présente Annexe au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008 :

- .1 pour les moteurs à propulsion qui entraînent une hélice à pas fixe et les moteurs sans propulsion adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 doit être appliqué conformément au tableau 1;
- .2 pour les moteurs à propulsion qui ne fonctionnent pas avec une hélice à pas fixe, y compris les moteurs faisant partie d'une installation diesel-électrique ou les moteurs fonctionnant avec une hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 doit être appliqué conformément au tableau 2;
- .3 pour les moteurs sans propulsion à vitesse constante, le cycle d'essai D2 doit être appliqué conformément au tableau 3;
- .4 pour les moteurs sans propulsion fonctionnant comme des moteurs à vitesse variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 doit être appliqué conformément au tableau 4.

**Tableau 1 - Cycle d'essai pour un moteur diesel marin visé à l'alinéa .1 ci-dessus**

|                  |                            |       |      |      |      |
|------------------|----------------------------|-------|------|------|------|
| Cycle d'essai E3 | Vitesse                    | 100 % | 91 % | 80 % | 63 % |
|                  | Puissance                  | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % |
|                  | Coefficient de pondération | 0,2   | 0,5  | 0,15 | 0,15 |

**Tableau 2 - Cycle d'essai pour un moteur diesel marin visé à l'alinéa .2 ci-dessus**

|                  |                            |       |       |       |       |
|------------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Cycle d'essai E2 | Vitesse                    | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
|                  | Puissance                  | 100 % | 75 %  | 50 %  | 25 %  |
|                  | Coefficient de pondération | 0,2   | 0,5   | 0,15  | 0,15  |

**Tableau 3 - Cycle d'essai pour un moteur diesel marin visé à l'alinéa .3 ci-dessus**

|                  |                            |       |       |       |       |       |
|------------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Cycle d'essai D2 | Vitesse                    | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
|                  | Puissance                  | 100 % | 75 %  | 50 %  | 25 %  | 10 %  |
|                  | Coefficient de pondération | 0,05  | 0,25  | 0,3   | 0,3   | 0,1   |

**Tableau 4 - Cycle d'essai pour un moteur diesel marin visé à l'alinéa .4 ci-dessus**

|                  |                            |                  |      |      |      |                       |      |      |         |
|------------------|----------------------------|------------------|------|------|------|-----------------------|------|------|---------|
| Cycle d'essai C1 | Vitesse                    | Vitesse nominale |      |      |      | Vitesse intermédiaire |      |      | Ralenti |
|                  | Couple                     | 100 %            | 75 % | 50 % | 10 % | 100 %                 | 75 % | 50 % | 0 %     |
|                  | Coefficient de pondération | 0,15             | 0,15 | 0,15 | 0,1  | 0,1                   | 0,1  | 0,1  | 0,15    |

Lorsqu'un moteur diesel marin doit être certifié conformément aux dispositions du paragraphe 5.1.1 de la règle 13, l'émission spécifique à chaque point de mode particulier ne

doit pas dépasser la limite applicable d'émission de NO<sub>x</sub> de plus de 50 %, excepté dans les cas suivants :

- .1 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai D2;
- .2 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai C1;
- .3 le point de mode au ralenti dans le cycle d'essai C1

## **Appendice III**

### **Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions (règles 13.6 et 14.3)**

#### **1 Objectifs**

1.1 Le présent appendice a pour objet de fournir aux Parties les critères et procédures qui leur permettent de formuler et de soumettre des propositions pour la désignation de zones de contrôle des émissions et de présenter les éléments que l'Organisation doit prendre en considération lors de l'évaluation de ces propositions.

1.2 Les émissions de NO<sub>x</sub>, de SO<sub>x</sub> et de particules provenant des navires de mer contribuent à la pollution locale de l'atmosphère dans les villes et zones côtières du monde. Les effets préjudiciables de la pollution de l'atmosphère pour la santé humaine et l'environnement sont notamment une mortalité prématurée, des maladies cardio-pulmonaires, le cancer des poumons, des affections respiratoires chroniques, l'acidification et l'eutrophisation.

1.3 L'Organisation devrait envisager d'adopter une zone de contrôle des émissions si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler les émissions de NO<sub>x</sub> ou les émissions de SO<sub>x</sub> et de particules ou les trois types d'émissions (ci-après dénommées "émissions") provenant des navires.

#### **2 Procédure pour la désignation de zones de contrôle des émissions**

2.1 Seules les Parties peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> et de particules ou des émissions de NO<sub>x</sub> ou des trois types d'émissions. Lorsque deux Parties ou davantage ont des intérêts communs dans une zone particulière, elles devraient formuler une proposition coordonnée.

2.2 Une proposition visant à désigner une zone donnée comme zone de contrôle des émissions devrait être soumise à l'Organisation conformément aux règles et procédures établies par celle-ci.

#### **3 Critères pour la désignation d'une zone de contrôle des émissions**

3.1 La proposition doit comprendre :

- .1 une délimitation précise de la zone qu'il est proposé de désigner, assortie d'une carte de référence sur laquelle cette zone est indiquée;
- .2 le ou les types d'émissions qu'il est proposé de contrôler (à savoir, NO<sub>x</sub> ou SO<sub>x</sub> et particules ou les trois types d'émissions);
- .3 une description des populations et des zones de l'environnement qui sont susceptibles d'être affectées par les émissions des navires;
- .4 une évaluation qui montre que les émissions provenant des navires exploités dans la zone proposée contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions en question ont sur la santé humaine et l'environnement, tels que les effets préjudiciables pour

les écosystèmes terrestres et aquatiques, les zones de productivité naturelle, les habitats critiques, la qualité de l'eau, la santé humaine et les zones importantes sur les plans culturel et scientifique, s'il y a lieu. Les sources des données pertinentes, y compris les méthodes utilisées, doivent être mentionnées;

- .5 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques de la zone proposée qui sont importantes pour les populations et les zones de l'environnement menacées, en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement;
- .6 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions, y compris les courants de circulation et la densité du trafic;
- .7 une description des mesures de contrôle que la ou les Parties soumettant la proposition ont prises pour remédier aux émissions de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> et de particules provenant de sources à terre affectant les populations et les zones de l'environnement menacées et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application des règles 13 et 14 de l'Annexe VI; et
- .8 les coûts relatifs des mesures visant à réduire les émissions provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre et les conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.

3.2 Les limites géographiques d'une zone de contrôle des émissions seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées provenant des navires qui naviguent dans la zone proposée, les courants de circulation et la densité du trafic, ainsi que les caractéristiques des vents dominants.

#### **4 Procédure d'évaluation et d'adoption par l'Organisation de zones de contrôle des émissions**

4.1 L'Organisation doit examiner chaque proposition qui lui est soumise par une ou plusieurs Parties.

4.2 Lorsqu'elle évalue la proposition, l'Organisation doit tenir compte des critères qui doivent être inclus dans chaque proposition qui lui est soumise pour adoption et qui sont énoncés dans la section 3 ci-dessus.

4.3 Une zone de contrôle des émissions doit être désignée comme telle par le biais d'un amendement à la présente Annexe qui est examiné, adopté et mis en vigueur conformément à l'article 16 de la présente Convention.

#### **5 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions**

5.1 Les Parties dont des navires naviguent dans la zone sont encouragées à faire part à l'Organisation de toutes les préoccupations qu'elles pourraient avoir au sujet du fonctionnement de la zone.

## Appendice IV

### Approbation par type et limites d'exploitation des incinérateurs de bord (règle 16)

1 Chaque incinérateur de bord décrit à la règle 16.6.1 qui se trouve à bord d'un navire doit obtenir un certificat OMI d'approbation par type. Pour obtenir un tel certificat, l'incinérateur doit être conçu et construit conformément à une norme approuvée, telle que décrite à la règle 16.6.1. Il faut soumettre chaque modèle, à l'usine ou dans une installation d'essai agréée, à un essai de fonctionnement spécifié pour l'approbation par type, sous la responsabilité de l'Administration, en appliquant la spécification normalisée combustible/déchets ci-après pour déterminer si l'incinérateur fonctionne dans les limites spécifiées au paragraphe 2 du présent appendice :

Boues d'hydrocarbures composées de : 75 % de boues de fuel-oil lourd;  
5 % d'huiles de graissage usées; et  
20 % d'eau émulsifiée.

Déchets solides composés de : 50 % de déchets alimentaires;  
50 % d'ordures contenant :  
approximativement 30 % de papier,  
approximativement 40 % de carton,  
approximativement 10 % de chiffons,  
approximativement 20 % de matières plastiques.

Ce mélange aura jusqu'à 50 % d'eau et 7 % de solides incombustibles.

2 Les incinérateurs décrits à la règle 16.6.1 doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous :

Proportion de O<sub>2</sub> dans la  
chambre de combustion : 6-12 %

Quantité maximale de CO dans  
les gaz de combustion (moyenne) : 200 mg/MJ

Indice de suie maximal (moyenne) : Bacharach 3 ou Ringelmann 1 (opacité de 20 %) (un indice de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant le démarrage)

Éléments non brûlés dans  
les cendres résiduelles : Maximum : 10 % en poids

Plage de températures des gaz à la  
sortie de la chambre de combustion : 850–1 200 °C

## Appendice V

### Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes (règle 18.5)

- 1 Nom et numéro OMI du navire destinataire
- 2 Port
- 3 Date à laquelle la livraison commence
- 4 Nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur du fuel-oil pour moteurs marins
- 5 Nom(s) du produit
- 6 Quantité en tonnes métriques
- 7 Densité à 15 °C (en kg/m<sup>3</sup>)<sup>1</sup>
- 8 Teneur en soufre (% m/m)<sup>2</sup>
- 9 Point d'éclair (°C) spécifié conformément aux normes acceptables pour l'Organisation<sup>3</sup>, ou déclaration selon laquelle le point d'éclair a été mesuré à 70 °C ou au-dessus;
- 10 Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil livré est conforme à la règle 18.3 de la présente Annexe et que la teneur en soufre du fuel-oil livré ne dépasse pas :
  - ☐ la valeur limite indiquée à la règle 14.1 de la présente Annexe;
  - ☐ la valeur limite indiquée à la règle 14.4 de la présente Annexe; ou
  - ☐ la valeur limite spécifiée par l'acquéreur de \_\_\_\_\_ (% m/m), telle qu'indiquée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et sur la base de la notification de l'acquéreur selon laquelle le fuel-oil :
    1. est censé être utilisé en association avec un moyen équivalent d'assurer le respect des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe; ou
    2. fait l'objet d'une exemption pertinente accordée à un navire afin de lui permettre d'effectuer des essais pour la recherche de techniques de réduction et de contrôle des émissions d'oxydes de soufre conformément aux dispositions de la règle 3.2 de la présente Annexe.

Le représentant du fournisseur du fuel-oil doit remplir la déclaration en cochant d'une croix (x) la/les case(s) applicable(s).

---

<sup>1</sup> Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675:1998 ou ISO 12185:1996.  
<sup>2</sup> Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754:2003.  
<sup>3</sup> ISO 2719:2016, Détermination du point d'éclair – Méthode Pensky-Martens en vase clos, Procédure A (distillats de pétrole) ou Procédure B (combustibles résiduels).

## Appendice VI

### Procédures de vérification applicables à un échantillon de fuel-oil prescrit par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2 ou règle 14.8)

Il faut appliquer la procédure de vérification pertinente ci-après pour déterminer si le fuel-oil livré, utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord d'un navire respecte la teneur limite en soufre applicable énoncée à la règle 14 de la présente annexe.

Le présent appendice vise les échantillons représentatifs de fuel-oil ci-après prescrits par l'Annexe VI de MARPOL :

Partie 1 – Échantillon du fuel-oil livré<sup>1</sup> conformément aux dispositions de la règle 18.8.1, ci-après dénommé "échantillon MARPOL livré" tel que défini à la règle 2.1.22.

Partie 2 – Échantillon du fuel-oil utilisé<sup>2</sup>, destiné à être utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord conformément à la règle 14.8, ci-après dénommé "échantillon utilisé" tel que défini à la règle 2.1.16 et "échantillon à bord"<sup>3</sup> tel que défini à la règle 2.1.24.

#### Partie 1 – Échantillon MARPOL livré

##### 1 Prescriptions générales

1.1 Il faut utiliser l'échantillon représentatif de fuel-oil prescrit par la règle 18.8.1 (l'échantillon du fuel-oil MARPOL livré) pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil livré à un navire.

1.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, une Partie gère la procédure de vérification.

1.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable<sup>4</sup> pour la méthode d'essai à utiliser.

##### 2 Procédure de vérification – Partie 1

2.1 L'échantillon du fuel-oil MARPOL livré doit être envoyé au laboratoire par l'autorité compétente.

---

1 Échantillons prélevés conformément aux Directives pour le prélèvement d'échantillons de fuel-oil en vue de déterminer la conformité à l'Annexe VI de MARPOL et au chapitre II-2 de la Convention SOLAS (circulaire MSC-MEPC.2/Circ.18).

2 Échantillons prélevés conformément aux Directives de 2019 relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

3 Se reporter aux Directives de 2020 relatives à l'échantillonnage à bord du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire (MEPC.1/Circ.889).

4 Le laboratoire doit être agréé conformément à la norme ISO/CEI 17025:2017, ou à une norme équivalente, pour effectuer l'essai visant à déterminer la teneur en soufre conformément à la norme ISO 8754:2003.

2.2 Le laboratoire :

- .1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon;
- .2 consigne dans le procès-verbal d'essai que le scellé de l'échantillon est tel qu'à sa réception; et
- .3 refuse tout échantillon dont le scellé a été rompu avant sa réception et consigne ce refus dans le procès-verbal d'essai.

2.3 Si le scellé de l'échantillon est intact à sa réception, le laboratoire entame la procédure de vérification et :

- .1 descelle l'échantillon;
- .2 s'assure que l'échantillon est parfaitement homogénéisé;
- .3 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon; et
- .4 rescelle l'échantillon et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

2.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.1.30 de la présente annexe. Aux fins de la partie 1 de la procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres "1A" et "1B" :

- .1 les résultats "1A" et "1B" sont consignés dans le procès-verbal d'essai conformément aux exigences de la méthode d'essai; et
- .2 si les résultats "1A" et "1B" se situent dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ )<sup>5</sup> de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables; ou
- .3 si les résultats "1A" et "1B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont refusés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont mis à l'essai. Le flacon à échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés;
- .4 si, de nouveau, les résultats "1A" et "1B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité, le laboratoire doit en étudier la cause et résoudre le problème avant de poursuivre la mise à l'essai de l'échantillon. Une fois ce problème de répétabilité résolu, deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés conformément aux dispositions du paragraphe 2.3. L'échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

---

5 Calcul de l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) effectué conformément à la norme ISO 4259:2017-2 et de la manière définie dans la méthode d'essai.

2.5 Si les résultats d'essai "1A" et "1B" sont valables, il faut calculer la moyenne de ces deux résultats. La valeur moyenne doit être désignée par "X" et doit être consignée dans le procès-verbal d'essai :

- .1 si le résultat "X" est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par la règle 14, le fuel-oil est considéré comme ayant satisfait à la prescription; ou
- .2 si le résultat "X" est supérieur à la limite applicable prescrite par la règle 14, le fuel-oil est considéré comme n'ayant pas satisfait à la prescription.

**Tableau 1 – Récapitulatif de la partie 1 – Procédure de vérification de l'échantillon MARPOL livré**

| Sur la base de la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.1.30 de la présente annexe |                                        |                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|
| Limite applicable % m/m : V                                                          | Résultat de 2.5.1 : $X \leq V$         | Résultat de 2.5.2 : $X > V$         |
| 0,10                                                                                 | A satisfait à la prescription          | N'a pas satisfait à la prescription |
| 0,50                                                                                 |                                        |                                     |
|                                                                                      | Résultat "X" consigné avec 2 décimales |                                     |

2.6 Les résultats définitifs obtenus au moyen de cette procédure de vérification sont évalués par l'autorité compétente.

2.7 Le laboratoire fournit un exemplaire du procès-verbal d'essai à l'autorité compétente qui gère la procédure de vérification.

## **Partie 2 – Échantillon du fuel-oil utilisé et échantillon du fuel-oil à bord**

### **3 Prescriptions générales**

3.1 Il faut utiliser l'échantillon du fuel-oil utilisé ou l'échantillon du fuel-oil à bord pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil tel que représenté par cet échantillon du fuel-oil au point d'échantillonnage.

3.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, une Partie gère la procédure de vérification.

3.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable<sup>6</sup> pour la méthode d'essai à utiliser.

### **4 Procédure de vérification – Partie 2**

4.1 L'échantillon du fuel-oil utilisé ou l'échantillon du fuel-oil à bord doit être envoyé au laboratoire par l'autorité compétente.

4.2 Le laboratoire :

- .1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon;

<sup>6</sup> Le laboratoire doit être agréé conformément à la norme ISO/CEI 17025:2017, ou à une norme équivalente, pour effectuer l'essai visant à déterminer la teneur en soufre conformément à la norme ISO 8754:2003.

.2 consigne dans le procès-verbal d'essai que le scellé de l'échantillon est tel qu'à sa réception; et

.3 refuse tout échantillon dont le scellé a été rompu avant sa réception et consigne ce refus dans le procès-verbal d'essai.

4.3 Si le scellé de l'échantillon est intact à sa réception, le laboratoire entame la procédure de vérification et :

.1 descelle l'échantillon;

.2 s'assure que l'échantillon est parfaitement homogénéisé;

.3 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon; et

.4 rescelle l'échantillon et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

4.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.1.30 de la présente annexe. Aux fins de la partie 2 de la procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par "2A" et "2B" :

.1 les résultats "2A" et "2B" sont consignés dans le procès-verbal d'essai conformément aux exigences de la méthode d'essai; et

.2 si les résultats "2A" et "2B" se situent dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ )<sup>7</sup> de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables; ou

.3 si les résultats "2A" et "2B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont refusés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont mis à l'essai. Le flacon à échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés; et

.4 si, de nouveau, les résultats "2A" et "2B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité, le laboratoire doit en étudier la cause et résoudre le problème avant de poursuivre la mise à l'essai de l'échantillon. Une fois ce problème de répétabilité résolu, deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés conformément aux dispositions du paragraphe 4.3. L'échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

4.5 Si les résultats d'essai "2A" et "2B" sont valables, il faut calculer la moyenne de ces deux résultats. Cette valeur moyenne est désignée par "Z" et est consignée dans le procès-verbal d'essai :

.1 si "Z" est inférieure ou égale à la limite applicable prescrite par la règle 14, la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme ayant satisfait à la prescription;

---

7 Calcul de l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) effectué conformément à la norme ISO 4259:2017-2 et de la manière définie dans la méthode d'essai.

- .2 si "Z" est supérieure à la limite applicable prescrite par la règle 14 mais inférieure ou égale à cette limite applicable + 0,59R (où R est la reproductibilité de la méthode d'essai)<sup>8</sup>, la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme ayant satisfait à la prescription; ou
- .3 si "Z" est supérieure à la valeur de la limite applicable prescrite par la règle 14 + 0,59R, la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme n'ayant pas satisfait à la prescription.

**Tableau 2 - Récapitulatif de la procédure de vérification de l'échantillon du fuel-oil utilisé ou de l'échantillon du fuel-oil à bord<sup>9</sup>**

| Sur la base de la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.1.30 de la présente annexe |                                    |                                        |                                  |                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------|
| Limite applicable %<br>m/m :<br>V                                                    | Valeur marginale<br>d'essai :<br>W | Résultat de 4.5.1 :<br>Z ≤ V           | Résultat de 4.5.2 :<br>V < Z ≤ W | Résultat de 4.5.3 :<br>Z > W           |
| 0,10                                                                                 | 0,11                               | A satisfait<br>à la prescription       | A satisfait<br>à la prescription | N'a pas satisfait<br>à la prescription |
| 0,50                                                                                 | 0,53                               |                                        |                                  |                                        |
|                                                                                      |                                    | Résultat "Z" consigné avec 2 décimales |                                  |                                        |

4.6 Les résultats définitifs obtenus au moyen de cette procédure de vérification sont évalués par l'autorité compétente.

4.7 Le laboratoire fournit un exemplaire du procès-verbal d'essai à l'autorité compétente qui gère la procédure de vérification.

<sup>8</sup> Calcul de l'intervalle de reproductibilité (R) effectué conformément à la norme ISO 4259:2017-2 et de la manière définie dans la méthode d'essai utilisée.

<sup>9</sup> Les résultats de la mise à l'essai effectuée par la compagnie ou d'autres entités ne relèvent pas du processus établi selon MARPOL et devraient donc être considérés dans le cadre de la méthode décrite dans la norme ISO 4259:2017-2 dans le cas d'échantillons prélevés par le destinataire.

## Appendice VII

### Zones de contrôle des émissions (règles 13.6 et 14.3)

1 Les limites des zones de contrôle des émissions désignées en vertu des règles 13.6 et 14.3, autres que les zones de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la mer de Norvège, sont décrites dans le présent appendice.

2 La zone de l'Amérique du Nord comprend :

.1 la zone maritime située au large des côtes pacifique des États-Unis et du Canada, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 1     | 32°32'.10 N | 117°06'.11 W |
| 2     | 32°32'.04 N | 117°07'.29 W |
| 3     | 32°31'.39 N | 117°14'.20 W |
| 4     | 32°33'.13 N | 117°15'.50 W |
| 5     | 32°34'.21 N | 117°22'.01 W |
| 6     | 32°35'.23 N | 117°27'.53 W |
| 7     | 32°37'.38 N | 117°49'.34 W |
| 8     | 31°07'.59 N | 118°36'.21 W |
| 9     | 30°33'.25 N | 121°47'.29 W |
| 10    | 31°46'.11 N | 123°17'.22 W |
| 11    | 32°21'.58 N | 123°50'.44 W |
| 12    | 32°56'.39 N | 124°11'.47 W |
| 13    | 33°40'.12 N | 124°27'.15 W |
| 14    | 34°31'.28 N | 125°16'.52 W |
| 15    | 35°14'.38 N | 125°43'.23 W |
| 16    | 35°44'.00 N | 126°18'.53 W |
| 17    | 36°16'.25 N | 126°45'.30 W |
| 18    | 37°01'.35 N | 127°07'.18 W |
| 19    | 37°45'.39 N | 127°38'.02 W |
| 20    | 38°25'.08 N | 127°53'.00 W |
| 21    | 39°25'.05 N | 128°31'.23 W |
| 22    | 40°18'.47 N | 128°45'.46 W |
| 23    | 41°13'.39 N | 128°40'.22 W |
| 24    | 42°12'.49 N | 129°00'.38 W |
| 25    | 42°47'.34 N | 129°05'.42 W |
| 26    | 43°26'.22 N | 129°01'.26 W |
| 27    | 44°24'.43 N | 128°41'.23 W |
| 28    | 45°30'.43 N | 128°40'.02 W |
| 29    | 46°11'.01 N | 128°49'.01 W |
| 30    | 46°33'.55 N | 129°04'.29 W |
| 31    | 47°39'.55 N | 131°15'.41 W |
| 32    | 48°32'.32 N | 132°41'.00 W |

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 33    | 48°57'.47 N | 133°14'.47 W |
| 34    | 49°22'.39 N | 134°15'.51 W |
| 35    | 50°01'.52 N | 135°19'.01 W |
| 36    | 51°03'.18 N | 136°45'.45 W |
| 37    | 51°54'.04 N | 137°41'.54 W |
| 38    | 52°45'.12 N | 138°20'.14 W |
| 39    | 53°29'.20 N | 138°40'.36 W |
| 40    | 53°40'.39 N | 138°48'.53 W |
| 41    | 54°13'.45 N | 139°32'.38 W |
| 42    | 54°39'.25 N | 139°56'.19 W |
| 43    | 55°20'.18 N | 140°55'.45 W |
| 44    | 56°07'.12 N | 141°36'.18 W |
| 45    | 56°28'.32 N | 142°17'.19 W |
| 46    | 56°37'.19 N | 142°48'.57 W |
| 47    | 58°51'.04 N | 153°15'.03 W |

- .2 les zones maritimes situées au large des côtes atlantiques des États-Unis, du Canada et de la France (Saint-Pierre-et-Miquelon), et au large des côtes américaines du golfe du Mexique, délimitées par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 1     | 60°00'.00 N | 64°09'.36 W |
| 2     | 60°00'.00 N | 56°43'.00 W |
| 3     | 58°54'.01 N | 55°38'.05 W |
| 4     | 57°50'.52 N | 55°03'.47 W |
| 5     | 57°35'.13 N | 54°00'.59 W |
| 6     | 57°14'.20 N | 53°07'.58 W |
| 7     | 56°48'.09 N | 52°23'.29 W |
| 8     | 56°18'.13 N | 51°49'.42 W |
| 9     | 54°23'.21 N | 50°17'.44 W |
| 10    | 53°44'.54 N | 50°07'.17 W |
| 11    | 53°04'.59 N | 50°10'.05 W |
| 12    | 52°20'.06 N | 49°57'.09 W |
| 13    | 51°34'.20 N | 48°52'.45 W |
| 14    | 50°40'.15 N | 48°16'.04 W |
| 15    | 50°02'.28 N | 48°07'.03 W |
| 16    | 49°24'.03 N | 48°09'.35 W |
| 17    | 48°39'.22 N | 47°55'.17 W |
| 18    | 47°24'.25 N | 47°46'.56 W |
| 19    | 46°35'.12 N | 48°00'.54 W |
| 20    | 45°19'.45 N | 48°43'.28 W |
| 21    | 44°43'.38 N | 49°16'.50 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 22    | 44°16'.38 N | 49°51'.23 W |
| 23    | 43°53'.15 N | 50°34'.01 W |
| 24    | 43°36'.06 N | 51°20'.41 W |
| 25    | 43°23'.59 N | 52°17'.22 W |
| 26    | 43°19'.50 N | 53°20'.13 W |
| 27    | 43°21'.14 N | 54°09'.20 W |
| 28    | 43°29'.41 N | 55°07'.41 W |
| 29    | 42°40'.12 N | 55°31'.44 W |
| 30    | 41°58'.19 N | 56°09'.34 W |
| 31    | 41°20'.21 N | 57°05'.13 W |
| 32    | 40°55'.34 N | 58°02'.55 W |
| 33    | 40°41'.38 N | 59°05'.18 W |
| 34    | 40°38'.33 N | 60°12'.20 W |
| 35    | 40°45'.46 N | 61°14'.03 W |
| 36    | 41°04'.52 N | 62°17'.49 W |
| 37    | 40°36'.55 N | 63°10'.49 W |
| 38    | 40°17'.32 N | 64°08'.37 W |
| 39    | 40°07'.46 N | 64°59'.31 W |
| 40    | 40°05'.44 N | 65°53'.07 W |
| 41    | 39°58'.05 N | 65°59'.51 W |
| 42    | 39°28'.24 N | 66°21'.14 W |
| 43    | 39°01'.54 N | 66°48'.33 W |
| 44    | 38°39'.16 N | 67°20'.59 W |
| 45    | 38°19'.20 N | 68°02'.01 W |
| 46    | 38°05'.29 N | 68°46'.55 W |
| 47    | 37°58'.14 N | 69°34'.07 W |
| 48    | 37°57'.47 N | 70°24'.09 W |
| 49    | 37°52'.46 N | 70°37'.50 W |
| 50    | 37°18'.37 N | 71°08'.33 W |
| 51    | 36°32'.25 N | 71°33'.59 W |
| 52    | 35°34'.58 N | 71°26'.02 W |
| 53    | 34°33'.10 N | 71°37'.04 W |
| 54    | 33°54'.49 N | 71°52'.35 W |
| 55    | 33°19'.23 N | 72°17'.12 W |
| 56    | 32°45'.31 N | 72°54'.05 W |
| 57    | 31°55'.13 N | 74°12'.02 W |
| 58    | 31°27'.14 N | 75°15'.20 W |
| 59    | 31°03'.16 N | 75°51'.18 W |
| 60    | 30°45'.42 N | 76°31'.38 W |
| 61    | 30°12'.48 N | 77°18'.29 W |
| 62    | 29°25'.17 N | 76°56'.42 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 63    | 28°36'.59 N | 76°48'.00 W |
| 64    | 28°17'.13 N | 76°40'.10 W |
| 65    | 28°17'.12 N | 79°11'.23 W |
| 66    | 27°52'.56 N | 79°28'.35 W |
| 67    | 27°26'.01 N | 79°31'.38 W |
| 68    | 27°16'.13 N | 79°34'.18 W |
| 69    | 27°11'.54 N | 79°34'.56 W |
| 70    | 27°05'.59 N | 79°35'.19 W |
| 71    | 27°00'.28 N | 79°35'.17 W |
| 72    | 26°55'.16 N | 79°34'.39 W |
| 73    | 26°53'.58 N | 79°34'.27 W |
| 74    | 26°45'.46 N | 79°32'.41 W |
| 75    | 26°44'.30 N | 79°32'.23 W |
| 76    | 26°43'.40 N | 79°32'.20 W |
| 77    | 26°41'.12 N | 79°32'.01 W |
| 78    | 26°38'.13 N | 79°31'.32 W |
| 79    | 26°36'.30 N | 79°31'.06 W |
| 80    | 26°35'.21 N | 79°30'.50 W |
| 81    | 26°34'.51 N | 79°30'.46 W |
| 82    | 26°34'.11 N | 79°30'.38 W |
| 83    | 26°31'.12 N | 79°30'.15 W |
| 84    | 26°29'.05 N | 79°29'.53 W |
| 85    | 26°25'.31 N | 79°29'.58 W |
| 86    | 26°23'.29 N | 79°29'.55 W |
| 87    | 26°23'.21 N | 79°29'.54 W |
| 88    | 26°18'.57 N | 79°31'.55 W |
| 89    | 26°15'.26 N | 79°33'.17 W |
| 90    | 26°15'.13 N | 79°33'.23 W |
| 91    | 26°08'.09 N | 79°35'.53 W |
| 92    | 26°07'.47 N | 79°36'.09 W |
| 93    | 26°06'.59 N | 79°36'.35 W |
| 94    | 26°02'.52 N | 79°38'.22 W |
| 95    | 25°59'.30 N | 79°40'.03 W |
| 96    | 25°59'.16 N | 79°40'.08 W |
| 97    | 25°57'.48 N | 79°40'.38 W |
| 98    | 25°56'.18 N | 79°41'.06 W |
| 99    | 25°54'.04 N | 79°41'.38 W |
| 100   | 25°53'.24 N | 79°41'.46 W |
| 101   | 25°51'.54 N | 79°41'.59 W |
| 102   | 25°49'.33 N | 79°42'.16 W |
| 103   | 25°48'.24 N | 79°42'.23 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 104   | 25°48'.20 N | 79°42'.24 W |
| 105   | 25°46'.26 N | 79°42'.44 W |
| 106   | 25°46'.16 N | 79°42'.45 W |
| 107   | 25°43'.40 N | 79°42'.59 W |
| 108   | 25°42'.31 N | 79°42'.48 W |
| 109   | 25°40'.37 N | 79°42'.27 W |
| 110   | 25°37'.24 N | 79°42'.27 W |
| 111   | 25°37'.08 N | 79°42'.27 W |
| 112   | 25°31'.03 N | 79°42'.12 W |
| 113   | 25°27'.59 N | 79°42'.11 W |
| 114   | 25°24'.04 N | 79°42'.12 W |
| 115   | 25°22'.21 N | 79°42'.20 W |
| 116   | 25°21'.29 N | 79°42'.08 W |
| 117   | 25°16'.52 N | 79°41'.24 W |
| 118   | 25°15'.57 N | 79°41'.31 W |
| 119   | 25°10'.39 N | 79°41'.31 W |
| 120   | 25°09'.51 N | 79°41'.36 W |
| 121   | 25°09'.03 N | 79°41'.45 W |
| 122   | 25°03'.55 N | 79°42'.29 W |
| 123   | 25°03'.00 N | 79°42'.56 W |
| 124   | 25°00'.30 N | 79°44'.05 W |
| 125   | 24°59'.03 N | 79°44'.48 W |
| 126   | 24°55'.28 N | 79°45'.57 W |
| 127   | 24°44'.18 N | 79°49'.24 W |
| 128   | 24°43'.04 N | 79°49'.38 W |
| 129   | 24°42'.36 N | 79°50'.50 W |
| 130   | 24°41'.47 N | 79°52'.57 W |
| 131   | 24°38'.32 N | 79°59'.58 W |
| 132   | 24°36'.27 N | 80°03'.51 W |
| 133   | 24°33'.18 N | 80°12'.43 W |
| 134   | 24°33'.05 N | 80°13'.21 W |
| 135   | 24°32'.13 N | 80°15'.16 W |
| 136   | 24°31'.27 N | 80°16'.55 W |
| 137   | 24°30'.57 N | 80°17'.47 W |
| 138   | 24°30'.14 N | 80°19'.21 W |
| 139   | 24°30'.06 N | 80°19'.44 W |
| 140   | 24°29'.38 N | 80°21'.05 W |
| 141   | 24°28'.18 N | 80°24'.35 W |
| 142   | 24°28'.06 N | 80°25'.10 W |
| 143   | 24°27'.23 N | 80°27'.20 W |
| 144   | 24°26'.30 N | 80°29'.30 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 145   | 24°25'.07 N | 80°32'.22 W |
| 146   | 24°23'.30 N | 80°36'.09 W |
| 147   | 24°22'.33 N | 80°38'.56 W |
| 148   | 24°22'.07 N | 80°39'.51 W |
| 149   | 24°19'.31 N | 80°45'.21 W |
| 150   | 24°19'.16 N | 80°45'.47 W |
| 151   | 24°18'.38 N | 80°46'.49 W |
| 152   | 24°18'.35 N | 80°46'.54 W |
| 153   | 24°09'.51 N | 80°59'.47 W |
| 154   | 24°09'.48 N | 80°59'.51 W |
| 155   | 24°08'.58 N | 81°01'.07 W |
| 156   | 24°08'.30 N | 81°01'.51 W |
| 157   | 24°08'.26 N | 81°01'.57 W |
| 158   | 24°07'.28 N | 81°03'.06 W |
| 159   | 24°02'.20 N | 81°09'.05 W |
| 160   | 24°00'.00 N | 81°11'.16 W |
| 161   | 23°55'.32 N | 81°12'.55 W |
| 162   | 23°53'.52 N | 81°19'.43 W |
| 163   | 23°50'.52 N | 81°29'.59 W |
| 164   | 23°50'.02 N | 81°39'.59 W |
| 165   | 23°49'.05 N | 81°49'.59 W |
| 166   | 23°49'.05 N | 82°00'.11 W |
| 167   | 23°49'.42 N | 82°09'.59 W |
| 168   | 23°51'.14 N | 82°24'.59 W |
| 169   | 23°51'.14 N | 82°39'.59 W |
| 170   | 23°49'.42 N | 82°48'.53 W |
| 171   | 23°49'.32 N | 82°51'.11 W |
| 172   | 23°49'.24 N | 82°59'.59 W |
| 173   | 23°49'.52 N | 83°14'.59 W |
| 174   | 23°51'.22 N | 83°25'.49 W |
| 175   | 23°52'.27 N | 83°33'.01 W |
| 176   | 23°54'.04 N | 83°41'.35 W |
| 177   | 23°55'.47 N | 83°48'.11 W |
| 178   | 23°58'.38 N | 83°59'.59 W |
| 179   | 24°09'.37 N | 84°29'.27 W |
| 180   | 24°13'.20 N | 84°38'.39 W |
| 181   | 24°16'.41 N | 84°46'.07 W |
| 182   | 24°23'.30 N | 84°59'.59 W |
| 183   | 24°26'.37 N | 85°06'.19 W |
| 184   | 24°38'.57 N | 85°31'.54 W |
| 185   | 24°44'.17 N | 85°43'.11 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 186   | 24°53'.57 N | 85°59'.59 W |
| 187   | 25°10'.44 N | 86°30'.07 W |
| 188   | 25°43'.15 N | 86°21'.14 W |
| 189   | 26°13'.13 N | 86°06'.45 W |
| 190   | 26°27'.22 N | 86°13'.15 W |
| 191   | 26°33'.46 N | 86°37'.07 W |
| 192   | 26°01'.24 N | 87°29'.35 W |
| 193   | 25°42'.25 N | 88°33'.00 W |
| 194   | 25°46'.54 N | 90°29'.41 W |
| 195   | 25°44'.39 N | 90°47'.05 W |
| 196   | 25°51'.43 N | 91°52'.50 W |
| 197   | 26°17'.44 N | 93°03'.59 W |
| 198   | 25°59'.55 N | 93°33'.52 W |
| 199   | 26°00'.32 N | 95°39'.27 W |
| 200   | 26°00'.33 N | 96°48'.30 W |
| 201   | 25°58'.32 N | 96°55'.28 W |
| 202   | 25°58'.15 N | 96°58'.41 W |
| 203   | 25°57'.58 N | 97°01'.54 W |
| 204   | 25°57'.41 N | 97°05'.08 W |
| 205   | 25°57'.24 N | 97°08'.21 W |
| 206   | 25°57'.24 N | 97°08'.47 W |

- .3 la zone maritime située au large des côtes des îles hawaïennes de Hawaï, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai, et Kahoolawe, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 1     | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |
| 2     | 23°06'.05 N | 153°28'.36 W |
| 3     | 23°32'.11 N | 154°02'.12 W |
| 4     | 23°51'.47 N | 154°36'.48 W |
| 5     | 24°21'.49 N | 155°51'.13 W |
| 6     | 24°41'.47 N | 156°27'.27 W |
| 7     | 24°57'.33 N | 157°22'.17 W |
| 8     | 25°13'.41 N | 157°54'.13 W |
| 9     | 25°25'.31 N | 158°30'.36 W |
| 10    | 25°31'.19 N | 159°09'.47 W |
| 11    | 25°30'.31 N | 159°54'.21 W |
| 12    | 25°21'.53 N | 160°39'.53 W |
| 13    | 25°00'.06 N | 161°38'.33 W |
| 14    | 24°40'.49 N | 162°13'.13 W |
| 15    | 24°15'.53 N | 162°43'.08 W |
| 16    | 23°40'.50 N | 163°13'.00 W |

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 17    | 23°03'.20 N | 163°32'.58 W |
| 18    | 22°20'.09 N | 163°44'.41 W |
| 19    | 21°36'.45 N | 163°46'.03 W |
| 20    | 20°55'.26 N | 163°37'.44 W |
| 21    | 20°13'.34 N | 163°19'.13 W |
| 22    | 19°39'.03 N | 162°53'.48 W |
| 23    | 19°09'.43 N | 162°20'.35 W |
| 24    | 18°39'.16 N | 161°19'.14 W |
| 25    | 18°30'.31 N | 160°38'.30 W |
| 26    | 18°29'.31 N | 159°56'.17 W |
| 27    | 18°10'.41 N | 159°14'.08 W |
| 28    | 17°31'.17 N | 158°56'.55 W |
| 29    | 16°54'.06 N | 158°30'.29 W |
| 30    | 16°25'.49 N | 157°59'.25 W |
| 31    | 15°59'.57 N | 157°17'.35 W |
| 32    | 15°40'.37 N | 156°21'.06 W |
| 33    | 15°37'.36 N | 155°22'.16 W |
| 34    | 15°43'.46 N | 154°46'.37 W |
| 35    | 15°55'.32 N | 154°13'.05 W |
| 36    | 16°46'.27 N | 152°49'.11 W |
| 37    | 17°33'.42 N | 152°00'.32 W |
| 38    | 18°30'.16 N | 151°30'.24 W |
| 39    | 19°02'.47 N | 151°22'.17 W |
| 40    | 19°34'.46 N | 151°19'.47 W |
| 41    | 20°07'.42 N | 151°22'.58 W |
| 42    | 20°38'.43 N | 151°31'.36 W |
| 43    | 21°29'.09 N | 151°59'.50 W |
| 44    | 22°06'.58 N | 152°31'.25 W |
| 45    | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |

### 3 La zone maritime caraïbe des États-Unis comprend :

- .1 la zone maritime située au large des côtes atlantique et caraïbe de l'État libre associé de Porto Rico et des îles Vierges des États-Unis qui est délimitée par les lignes géodésiques reliant les coordonnées suivantes :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 1     | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |
| 2     | 19°11'.14 N | 67°26'.45 W |
| 3     | 19°30'.28 N | 65°16'.48 W |
| 4     | 19°12'.25 N | 65°06'.08 W |
| 5     | 18°45'.13 N | 65°00'.22 W |
| 6     | 18°41'.14 N | 64°59'.33 W |
| 7     | 18°29'.22 N | 64°53'.51 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 8     | 18°27'.35 N | 64°53'.22 W |
| 9     | 18°25'.21 N | 64°52'.39 W |
| 10    | 18°24'.30 N | 64°52'.19 W |
| 11    | 18°23'.51 N | 64°51'.50 W |
| 12    | 18°23'.42 N | 64°51'.23 W |
| 13    | 18°23'.36 N | 64°50'.17 W |
| 14    | 18°23'.48 N | 64°49'.41 W |
| 15    | 18°24'.11 N | 64°49'.00 W |
| 16    | 18°24'.28 N | 64°47'.57 W |
| 17    | 18°24'.18 N | 64°47'.01 W |
| 18    | 18°23'.13 N | 64°46'.37 W |
| 19    | 18°22'.37 N | 64°45'.20 W |
| 20    | 18°22'.39 N | 64°44'.42 W |
| 21    | 18°22'.42 N | 64°44'.36 W |
| 22    | 18°22'.37 N | 64°44'.24 W |
| 23    | 18°22'.39 N | 64°43'.42 W |
| 24    | 18°22'.30 N | 64°43'.36 W |
| 25    | 18°22'.25 N | 64°42'.58 W |
| 26    | 18°22'.26 N | 64°42'.28 W |
| 27    | 18°22'.15 N | 64°42'.03 W |
| 28    | 18°22'.22 N | 64°40'.60 W |
| 29    | 18°21'.57 N | 64°40'.15 W |
| 30    | 18°21'.51 N | 64°38'.23 W |
| 31    | 18°21'.22 N | 64°38'.16 W |
| 32    | 18°20'.39 N | 64°38'.33 W |
| 33    | 18°19'.15 N | 64°38'.14 W |
| 34    | 18°19'.07 N | 64°38'.16 W |
| 35    | 18°17'.23 N | 64°39'.38 W |
| 36    | 18°16'.43 N | 64°39'.41 W |
| 37    | 18°11'.33 N | 64°38'.58 W |
| 38    | 18°03'.02 N | 64°38'.03 W |
| 39    | 18°02'.56 N | 64°29'.35 W |
| 40    | 18°02'.51 N | 64°27'.02 W |
| 41    | 18°02'.30 N | 64°21'.08 W |
| 42    | 18°02'.31 N | 64°20'.08 W |
| 43    | 18°02'.03 N | 64°15'.57 W |
| 44    | 18°00'.12 N | 64°02'.29 W |
| 45    | 17°59'.58 N | 64°01'.04 W |
| 46    | 17°58'.47 N | 63°57'.01 W |
| 47    | 17°57'.51 N | 63°53'.54 W |
| 48    | 17°56'.38 N | 63°53'.21 W |
| 49    | 17°39'.40 N | 63°54'.53 W |
| 50    | 17°37'.08 N | 63°55'.10 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 51    | 17°30'.21 N | 63°55'.56 W |
| 52    | 17°11'.36 N | 63°57'.57 W |
| 53    | 17°05'.00 N | 63°58'.41 W |
| 54    | 16°59'.49 N | 63°59'.18 W |
| 55    | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |

4 Aux fins de l'application de la règle 14.4, la zone de contrôle des émissions d'oxyde de soufre et de particules de la mer Méditerranée comprend toutes les eaux bordant les côtes d'Europe, d'Afrique et d'Asie et elle est délimitée par les coordonnées suivantes :

- .1 l'entrée occidentale du détroit de Gibraltar, définie comme une ligne reliant les extrémités du cap Trafalgar, en Espagne (36°11',00 N, 6°02',00 W) et du cap Spartel, au Maroc (35°48',00 N, 5°55',00 W);
- .2 le détroit de Çanakkale, défini comme une ligne reliant Mehmetcik Burnu (40°03',00 N, 26°11',00 E) et Kumkale Burnu (40°01',00 N, 26°12',00 E); et
- .3 l'entrée nord du canal de Suez, à l'exclusion de la zone délimitée par les lignes géodésiques reliant les points 1 à 4, dont les coordonnées sont les suivantes :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 1     | 31°29'.00 N | 32°16'.00 E |
| 2     | 31°29'.00 N | 32°28'.48 E |
| 3     | 31°14'.00 N | 32°32'.62 E |
| 4     | 31°14'.00 N | 32°16'.00 E |

5 La région de l'Arctique canadien se compose de deux segments qui commencent aux coordonnées partant :

- .1 de la partie continentale du Yukon à 68°54',00 N, 137°0',00 W; suivant les coordonnées indiquées ci-dessous et se terminant sur la côte septentrionale de l'île Hans à 80°49',91 N, 66°27',40 W, et délimités par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants dans le Système géodésique mondial de 1984 (WGS84) :

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 1     | 68°54'.00 N | 137°00'.00 W |
| 2     | 72°56'.58 N | 137°00'.00 W |
| 3     | 73°00'.42 N | 136°21'.72 W |
| 4     | 73°21'.72 N | 136°20'.46 W |
| 5     | 73°56'.34 N | 136°57'.60 W |
| 6     | 74°30'.18 N | 137°13'.08 W |
| 7     | 75°03'.42 N | 137°07'.20 W |
| 8     | 75°49'.26 N | 136°32'.04 W |
| 9     | 76°42'.18 N | 136°57'.06 W |

| Point | Latitude    | Longitude    |
|-------|-------------|--------------|
| 10    | 77°28'.26 N | 136°34'.74 W |
| 11    | 78°07'.26 N | 135°28'.50 W |
| 12    | 78°39'.72 N | 133°44'.88 W |
| 13    | 79°29'.58 N | 131°24'.96 W |
| 14    | 79°53'.16 N | 129°32'.22 W |
| 15    | 80°31'.44 N | 127°33'.48 W |
| 16    | 81°54'.36 N | 118°36'.24 W |
| 17    | 82°16'.32 N | 116°28'.98 W |
| 18    | 82°52'.86 N | 115°29'.46 W |
| 19    | 83°54'.54 N | 112°07'.20 W |
| 20    | 85°46'.14 N | 97°16'.86 W  |
| 21    | 86°09'.78 N | 89°14'.46 W  |
| 22    | 86°22'.56 N | 78°59'.58 W  |
| 23    | 86°19'.18 N | 60°10'.17 W  |
| 24    | 85°38'.92 N | 58°10'.58 W  |
| 25    | 85°22'.29 N | 57°59'.22 W  |
| 26    | 85°12'.04 N | 57°54'.68 W  |
| 27    | 84°49'.56 N | 57°13'.28 W  |
| 28    | 84°22'.15 N | 56°43'.09 W  |
| 29    | 84°17'.32 N | 56°35'.78 W  |
| 30    | 84°11'.05 N | 56°29'.53 W  |
| 31    | 83°10'.79 N | 57°00'.21 W  |
| 32    | 83°04'.29 N | 57°27'.78 W  |
| 33    | 83°00'.95 N | 57°32'.72 W  |
| 34    | 82°44'.71 N | 58°00'.38 W  |
| 35    | 82°42'.57 N | 58°06'.78 W  |
| 36    | 82°40'.69 N | 58°11'.74 W  |
| 37    | 82°34'.95 N | 58°25'.30 W  |
| 38    | 82°31'.25 N | 58°38'.56 W  |
| 39    | 82°27'.52 N | 58°50'.12 W  |
| 40    | 82°22'.87 N | 59°02'.00 W  |
| 41    | 82°20'.26 N | 59°21'.38 W  |
| 42    | 82°18'.54 N | 59°32'.25 W  |
| 43    | 82°17'.22 N | 59°41'.31 W  |
| 44    | 82°14'.41 N | 59°56'.06 W  |
| 45    | 82°12'.06 N | 60°02'.23 W  |
| 46    | 81°51'.67 N | 62°09'.60 W  |
| 47    | 81°17'.89 N | 64°08'.73 W  |
| 48    | 80°50'.48 N | 66°15'.33 W  |
| 49    | 80°50'.10 N | 66°26'.97 W  |
| 50    | 80°49'.91 N | 66°27'.40 W  |

- .2 repartant de la côte méridionale de l'île Hans à 80°49',29 N, 66°27',04 W, suivant les coordonnées indiquées ci-dessous, et se terminant sur la côte de Terre Neuve et Labrador à 60°0',00 N, 64°9',60 W, et délimités par les lignes

géodésiques reliant les points géographiques suivants dans le Système géodésique mondial de 1984 (WGS84) :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 51    | 80°49'.29 N | 66°27'.04 W |
| 52    | 80°49'.19 N | 66°26'.57 W |
| 53    | 80°45'.43 N | 67°03'.99 W |
| 54    | 80°26'.16 N | 68°14'.39 W |
| 55    | 80°01'.79 N | 68°46'.99 W |
| 56    | 79°40'.38 N | 69°04'.68 W |
| 57    | 78°48'.09 N | 72°52'.36 W |
| 58    | 78°25'.05 N | 73°45'.66 W |
| 59    | 77°30'.83 N | 74°38'.24 W |
| 60    | 76°43'.47 N | 74°56'.49 W |
| 61    | 75°00'.00 N | 73°16'.07 W |
| 62    | 74°50'.67 N | 73°02'.71 W |
| 63    | 74°44'.20 N | 72°52'.86 W |
| 64    | 74°28'.67 N | 71°45'.72 W |
| 65    | 74°24'.02 N | 71°25'.67 W |
| 66    | 74°12'.42 N | 70°33'.06 W |
| 67    | 74°10'.03 N | 70°23'.12 W |
| 68    | 74°07'.50 N | 70°12'.16 W |
| 69    | 74°06'.15 N | 70°06'.69 W |
| 70    | 74°02'.53 N | 69°51'.43 W |
| 71    | 74°02'.25 N | 69°50'.33 W |
| 72    | 73°57'.54 N | 69°31'.02 W |
| 73    | 73°52'.27 N | 69°10'.88 W |
| 74    | 73°46'.73 N | 68°51'.14 W |
| 75    | 73°46'.17 N | 68°48'.81 W |
| 76    | 73°41'.77 N | 68°29'.65 W |
| 77    | 73°37'.91 N | 68°12'.34 W |
| 78    | 73°36'.51 N | 68°05'.42 W |
| 79    | 73°31'.14 N | 67°15'.52 W |
| 80    | 73°25'.90 N | 66°24'.99 W |
| 81    | 73°18'.48 N | 66°07'.91 W |
| 82    | 72°50'.89 N | 65°07'.52 W |
| 83    | 72°47'.70 N | 65°00'.63 W |
| 84    | 72°45'.76 N | 64°58'.22 W |
| 85    | 72°43'.78 N | 64°54'.27 W |
| 86    | 72°36'.40 N | 64°38'.74 W |
| 87    | 72°30'.58 N | 64°26'.04 W |
| 88    | 72°24'.89 N | 64°13'.11 W |
| 89    | 72°10'.96 N | 63°40'.55 W |
| 90    | 72°06'.33 N | 63°30'.42 W |
| 91    | 72°01'.65 N | 63°20'.73 W |
| 92    | 71°52'.98 N | 63°03'.86 W |

| <b>Point</b> | <b>Latitude</b> | <b>Longitude</b> |
|--------------|-----------------|------------------|
| 93           | 71°47'.21 N     | 62°52'.67 W      |
| 94           | 71°44'.71 N     | 62°49'.41 W      |
| 95           | 71°32'.90 N     | 62°33'.35 W      |
| 96           | 71°31'.73 N     | 62°31'.66 W      |
| 97           | 71°29'.39 N     | 62°28'.99 W      |
| 98           | 71°25'.93 N     | 62°25'.37 W      |
| 99           | 71°18'.98 N     | 62°17'.45 W      |
| 100          | 71°12'.10 N     | 62°08'.98 W      |
| 101          | 70°51'.84 N     | 61°42'.53 W      |
| 102          | 70°48'.17 N     | 61°37'.62 W      |
| 103          | 70°35'.55 N     | 61°20'.28 W      |
| 104          | 70°33'.07 N     | 61°17'.10 W      |
| 105          | 70°13'.48 N     | 61°10'.49 W      |
| 106          | 70°08'.83 N     | 61°08'.67 W      |
| 107          | 70°07'.55 N     | 61°07'.92 W      |
| 108          | 70°01'.68 N     | 61°04'.08 W      |
| 109          | 69°55'.82 N     | 60°59'.85 W      |
| 110          | 69°55'.27 N     | 60°59'.41 W      |
| 111          | 69°49'.82 N     | 60°57'.99 W      |
| 112          | 69°29'.41 N     | 60°51'.36 W      |
| 113          | 69°12'.82 N     | 60°27'.40 W      |
| 114          | 69°10'.24 N     | 60°23'.47 W      |
| 115          | 69°06'.79 N     | 60°18'.33 W      |
| 116          | 69°00'.88 N     | 60°08'.99 W      |
| 117          | 68°56'.83 N     | 60°02'.21 W      |
| 118          | 68°38'.02 N     | 59°14'.43 W      |
| 119          | 68°37'.86 N     | 59°14'.01 W      |
| 120          | 68°34'.02 N     | 59°04'.46 W      |
| 121          | 68°32'.88 N     | 59°01'.49 W      |
| 122          | 68°25'.25 N     | 58°42'.06 W      |
| 123          | 68°21'.67 N     | 58°38'.64 W      |
| 124          | 68°16'.07 N     | 58°33'.75 W      |
| 125          | 68°07'.40 N     | 58°26'.93 W      |
| 126          | 68°06'.87 N     | 58°26'.58 W      |
| 127          | 68°04'.26 N     | 58°24'.69 W      |
| 128          | 68°01'.89 N     | 58°23'.15 W      |
| 129          | 67°56'.94 N     | 58°19'.62 W      |
| 130          | 67°44'.25 N     | 58°9'.79 W       |
| 131          | 67°39'.77 N     | 58°06'.05 W      |
| 132          | 67°35'.33 N     | 58°02'.07 W      |
| 133          | 67°30'.76 N     | 57°57'.66 W      |
| 134          | 67°29'.16 N     | 57°56'.00 W      |
| 135          | 67°28'.21 N     | 57°55'.01 W      |
| 136          | 67°27'.27 N     | 57°54'.57 W      |

| <b>Point</b> | <b>Latitude</b> | <b>Longitude</b> |
|--------------|-----------------|------------------|
| 137          | 67°21'.52 N     | 57°52'.35 W      |
| 138          | 66°49'.47 N     | 57°42'.84 W      |
| 139          | 66°41'.71 N     | 57°40'.35 W      |
| 140          | 66°37'.88 N     | 57°39'.45 W      |
| 141          | 66°36'.02 N     | 57°38'.99 W      |
| 142          | 66°30'.27 N     | 57°38'.04 W      |
| 143          | 66°24'.50 N     | 57°37'.56 W      |
| 144          | 66°18'.68 N     | 57°37'.55 W      |
| 145          | 66°12'.84 N     | 57°38'.01 W      |
| 146          | 66°03'.50 N     | 57°39'.45 W      |
| 147          | 65°57'.62 N     | 57°39'.93 W      |
| 148          | 65°57'.50 N     | 57°39'.93 W      |
| 149          | 65°51'.75 N     | 57°40'.44 W      |
| 150          | 65°50'.81 N     | 57°40'.46 W      |
| 151          | 65°37'.59 N     | 57°41'.74 W      |
| 152          | 65°34'.74 N     | 57°42'.18 W      |
| 153          | 65°23'.33 N     | 57°44'.83 W      |
| 154          | 65°18'.08 N     | 57°45'.70 W      |
| 155          | 65°14'.52 N     | 57°44'.99 W      |
| 156          | 65°11'.49 N     | 57°44'.22 W      |
| 157          | 65°08'.79 N     | 57°43'.69 W      |
| 158          | 65°06'.04 N     | 57°43'.95 W      |
| 159          | 64°12'.06 N     | 57°48'.09 W      |
| 160          | 64°04'.20 N     | 57°49'.01 W      |
| 161          | 63°57'.36 N     | 57°53'.40 W      |
| 162          | 63°52'.57 N     | 57°56'.46 W      |
| 163          | 63°50'.05 N     | 57°57'.01 W      |
| 164          | 63°43'.99 N     | 57°58'.60 W      |
| 165          | 63°37'.16 N     | 58°01'.00 W      |
| 166          | 63°35'.02 N     | 58°01'.86 W      |
| 167          | 63°28'.62 N     | 57°59'.62 W      |
| 168          | 63°22'.86 N     | 57°57'.29 W      |
| 169          | 62°47'.14 N     | 57°40'.83 W      |
| 170          | 62°11'.35 N     | 57°25'.12 W      |
| 171          | 62°03'.47 N     | 57°22'.15 W      |
| 172          | 62°02'.23 N     | 57°21'.62 W      |
| 173          | 62°00'.39 N     | 57°20'.92 W      |
| 174          | 61°24'.74 N     | 57°16'.16 W      |
| 175          | 61°10'.14 N     | 57°38'.70 W      |
| 176          | 60°43'.56 N     | 57°17'.64 W      |
| 177          | 60°15'.36 N     | 57°04'.56 W      |
| 178          | 60°00'.00 N     | 56°43'.02 W      |
| 179          | 60°00'.00 N     | 64°09'.60 W      |

6 La zone de contrôle des émissions de l'Atlantique du Nord-Est (ECA de l'Atlantique du Nord-Est) englobe les zones économiques exclusives et les mers territoriales, qui s'étendent jusqu'à 200 milles marins depuis les lignes de base du Groenland, de l'Islande, des Îles Féroé, de l'Irlande, des terres continentales du Royaume-Uni, de la France, de l'Espagne et du Portugal. Sont exclues les mers délimitées par la zone de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention.

7 Les limites géographiques extérieures de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est sont représentées par une série de lignes géodésiques reliant des points dont les coordonnées (latitude et longitude) sont précises. Ces coordonnées sont fondées sur le Système géodésique mondial WGS 84 et sont présentées dans l'ordre des aiguilles d'une montre, comme indiqué ci-dessous :

- .1 La limite extérieure la plus septentrionale de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est commence au point d'intersection de la zone économique exclusive du Groenland et de la région de l'Arctique canadien, comme indiqué à la règle 14.3 et dans l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL, aux coordonnées **86°19',18 N, 60°10',17 W**. À partir de ce point, la limite s'étend vers l'est, en suivant les limites extérieures des zones économiques exclusives de l'Islande, des Îles Féroé et de la partie continentale orientale du Royaume-Uni, jusqu'au point correspondant aux coordonnées **62°00',00 N, 01°22',27 E**, où elle croise la limite septentrionale de la zone de la mer du Nord. On définit la limite de cette section en reliant les points caractérisés par les coordonnées suivantes dans l'ordre séquentiel :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 1     | 86°19',30 N | 60°10',28 W |
| 2     | 86°57',80 N | 37°45',68 W |
| 3     | 86°39',87 N | 12°26',95 W |
| 4     | 85°37',64 N | 01°00',60 E |
| 5     | 83°42',56 N | 07°58',17 E |
| 6     | 82°20',92 N | 05°51',60 E |
| 7     | 79°52',93 N | 01°38',37 W |
| 8     | 78°19',00 N | 03°20',63 W |
| 9     | 76°59',35 N | 02°49',70 W |
| 10    | 76°03',97 N | 04°27',87 W |
| 11    | 75°18',13 N | 04°17',90 W |
| 12    | 74°30',64 N | 04°50',57 W |
| 13    | 72°49',62 N | 11°28',77 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 14    | 71°52',99 N | 12°46',03 W |
| 15    | 69°54',98 N | 13°37',77 W |
| 16    | 69°35',00 N | 13°16',00 W |
| 17    | 69°34',77 N | 12°24',42 W |
| 18    | 69°09',46 N | 09°42',43 W |
| 19    | 68°20',93 N | 07°34',34 W |
| 20    | 67°30',09 N | 06°32',60 W |
| 21    | 66°24',66 N | 05°45',14 W |
| 22    | 65°41',60 N | 05°34',40 W |
| 23    | 65°15',62 N | 02°38',26 W |
| 24    | 64°26',05 N | 00°29',18 W |
| 25    | 63°53',25 N | 00°29',33 W |
| 26    | 62°00',00 N | 01°22',27 E |

- .2 En partant des coordonnées 62°00',00 N, 01°22',27 E, la limite suit les limites extérieures nord-ouest de la zone de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention. Elle exclut la zone située au sud de la latitude 62°00',00 N et à l'est de la longitude 04°00',00 W, reliant les points ayant les coordonnées suivantes :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 26    | 62°00',00 N | 01°22',27 E |

|    |             |             |
|----|-------------|-------------|
| 27 | 62°00',00 N | 04°00',00 W |
| 28 | 58°33',94 N | 04°00',00 W |

- .3 En continuant vers le sud, la limite suit les limites extérieures sud-ouest de la zone de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention, à l'exclusion de la Manche et de ses accès à l'est de la longitude 05°00',00 W et au nord de la latitude 48°30',00 N, jusqu'à atteindre le point le plus méridional aux coordonnées 48°30',00 N, 05°00',00 W.

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 29    | 48°30',00 N | 05°00',00 W |

- .4 La section suivante de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est s'étend vers le sud à partir des coordonnées 48°30',00 N, 05°00',00 W, jusqu'à l'intersection de deux limites : la ligne reliant le cap Trafalgar, en Espagne (36°11',00 N, 06°02',00 W), et le cap Spartel, au Maroc (35°48',00 N, 05°55',00 W), comme indiqué à la règle 14.3 et dans le présent appendice; et la limite extérieure orientale de la zone économique exclusive continentale de l'Espagne aux coordonnées 35°57',59 N, 05°58',27 W. Cette section de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est englobe les eaux situées dans la zone économique exclusive et les mers territoriales des territoires continentaux de la France, du Portugal et de l'Espagne. La zone est délimitée à l'est par les côtes de ces pays et à l'ouest par les limites extérieures de leur zone économique exclusive respective. Les coordonnées définissant les limites extérieures, qui s'étendent des points les plus méridionaux vers le nord, sont les suivantes :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 30    | 35°57',59 N | 05°58',27 W |
| 31    | 35°57',88 N | 06°02',14 W |
| 32    | 35°57',94 N | 06°03',00 W |
| 33    | 35°57',98 N | 06°03',48 W |
| 34    | 35°58',09 N | 06°04',90 W |
| 35    | 35°55',91 N | 06°16',72 W |
| 36    | 35°54',85 N | 06°22',58 W |
| 37    | 35°54',63 N | 06°23',83 W |
| 38    | 35°53',50 N | 06°30',25 W |
| 39    | 35°53',34 N | 06°31',23 W |
| 40    | 35°52',13 N | 06°38',74 W |
| 41    | 35°51',94 N | 06°39',54 W |
| 42    | 35°49',70 N | 06°48',66 W |
| 43    | 35°49',60 N | 06°49',22 W |
| 44    | 35°49',18 N | 06°51',55 W |
| 45    | 35°48',61 N | 06°59',14 W |
| 46    | 35°48',51 N | 06°59',81 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 47    | 35°47',62 N | 07°06',03 W |
| 48    | 35°46',01 N | 07°31',75 W |
| 49    | 35°46',00 N | 07°32',00 W |
| 50    | 35°26',00 N | 08°05',00 W |
| 51    | 35°19',00 N | 08°21',00 W |
| 52    | 35°11',00 N | 08°53',00 W |
| 53    | 35°07',00 N | 09°13',00 W |
| 54    | 35°01',00 N | 10°30',00 W |
| 55    | 34°55',00 N | 11°40',00 W |
| 56    | 34°57',00 N | 12°17',00 W |
| 57    | 37°00',00 N | 13°09',00 W |
| 58    | 38°10',00 N | 13°42',00 W |
| 59    | 38°43',00 N | 13°46',00 W |
| 60    | 41°09',00 N | 13°16',00 W |
| 61    | 41°23',77 N | 13°18',00 W |
| 62    | 41°24',03 N | 13°17',61 W |
| 63    | 41°24',04 N | 13°17',61 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 64    | 41°28',00 N | 13°18',00 W |
| 65    | 41°29',12 N | 13°19',54 W |
| 66    | 41°30',12 N | 13°20',50 W |
| 67    | 41°30',99 N | 13°21',34 W |
| 68    | 41°35',55 N | 13°25',32 W |
| 69    | 41°44',00 N | 13°30',10 W |
| 70    | 41°54',17 N | 13°35',21 W |
| 71    | 42°04',57 N | 13°39',38 W |
| 72    | 42°15',70 N | 13°43',28 W |
| 73    | 42°24',69 N | 13°45',77 W |
| 74    | 42°31',79 N | 13°47',34 W |
| 75    | 42°39',44 N | 13°48',60 W |
| 76    | 42°52',53 N | 13°50',12 W |
| 77    | 43°00',67 N | 13°50',66 W |
| 78    | 43°09',85 N | 13°50',86 W |
| 79    | 43°18',03 N | 13°50',54 W |
| 80    | 43°27',44 N | 13°49',62 W |
| 81    | 43°41',45 N | 13°47',12 W |
| 82    | 43°57',73 N | 13°42',42 W |
| 83    | 44°10',36 N | 13°37',36 W |
| 84    | 44°20',93 N | 13°32',09 W |
| 85    | 44°25',70 N | 13°29',41 W |
| 86    | 44°33',99 N | 13°24',15 W |
| 87    | 44°43',13 N | 13°17',74 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 88    | 44°55',81 N | 13°08',03 W |
| 89    | 45°01',23 N | 13°03',33 W |
| 90    | 45°01',37 N | 13°03',21 W |
| 91    | 45°07',52 N | 12°57',42 W |
| 92    | 45°14',79 N | 12°49',94 W |
| 93    | 45°22',20 N | 12°41',48 W |
| 94    | 45°29',33 N | 12°32',60 W |
| 95    | 45°35',60 N | 12°23',73 W |
| 96    | 45°43',59 N | 12°11',30 W |
| 97    | 45°50',60 N | 11°59',37 W |
| 98    | 46°02',77 N | 11°37',11 W |
| 99    | 46°08',97 N | 11°24',71 W |
| 100   | 46°15',55 N | 11°09',69 W |
| 101   | 46°21',12 N | 10°55',44 W |
| 102   | 46°25',27 N | 10°47',40 W |
| 103   | 46°29',31 N | 10°39',08 W |
| 104   | 46°32',75 N | 10°31',66 W |
| 105   | 46°37',94 N | 10°19',19 W |
| 106   | 46°42',62 N | 10°06',98 W |
| 107   | 46°45',83 N | 09°58',26 W |
| 108   | 46°48',86 N | 09°48',96 W |
| 109   | 46°52',16 N | 09°37',92 W |
| 110   | 46°52',73 N | 09°35',99 W |

- .5 À partir des coordonnées 46°52',73 N, 09°35',99 W, la limite se dirige vers le nord, en suivant les limites extérieures occidentales de la zone économique exclusive du Royaume-Uni, de l'Irlande, de l'Islande, des Îles Féroé et du Groenland, jusqu'à atteindre l'intersection la plus méridionale de la zone économique exclusive du Groenland et de l'ECA de l'Arctique canadien, aux coordonnées 61°24',74 N, 57°16',16 W, comme indiqué à la règle 14.3 et dans le présent appendice. Les coordonnées relatives à cette section sont les suivantes :

| Point | Latitude     | Longitude    |
|-------|--------------|--------------|
| 111   | 48°10',49 N  | 10°48',56 W  |
| 112   | 48°10.811' N | 10°48.562' W |
| 113   | 48°36.377' N | 12°36.484' W |
| 114   | 49°12.414' N | 13°56.755' W |
| 115   | 49°41.425' N | 14°39.118' W |
| 116   | 50°07.692' N | 15°08.259' W |
| 117   | 50°34.072' N | 15°29.322' W |
| 118   | 51°17.55' N  | 15°54.73' W  |
| 119   | 51°43.994' N | 16°02.877' W |

| Point | Latitude     | Longitude    |
|-------|--------------|--------------|
| 120   | 52°11.469' N | 16°05.45' W  |
| 121   | 52°41.538' N | 16°01.852' W |
| 122   | 53°10.974' N | 15°50.662' W |
| 123   | 54°05.164' N | 16°00.588' W |
| 124   | 54°45.403' N | 15°55.823' W |
| 125   | 55°13.087' N | 15°43.866' W |
| 126   | 55°38.987' N | 15°25.217' W |
| 127   | 56°12.209' N | 14°50.963' W |
| 128   | 56°34.631' N | 14°19.862' W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 129   | 56°57',19 N | 14°36',16 W |
| 130   | 57°25',36 N | 14°48',11 W |
| 131   | 57°46',48 N | 14°52',42 W |
| 132   | 58°10',58 N | 14°52',18 W |
| 133   | 58°37',54 N | 14°47',13 W |
| 134   | 59°08',50 N | 14°29',17 W |
| 135   | 59°36',59 N | 14°03',25 W |
| 136   | 59°55',59 N | 13°37',56 W |
| 137   | 60°09',13 N | 13°16',39 W |
| 138   | 60°42',23 N | 14°00',03 W |
| 139   | 60°09',28 N | 17°03',21 W |
| 140   | 59°58',44 N | 20°22',34 W |
| 141   | 60°03',00 N | 22°08',29 W |
| 142   | 60°31',10 N | 25°30',33 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 143   | 60°55',19 N | 27°17',15 W |
| 144   | 61°31',52 N | 28°48',06 W |
| 145   | 62°14',11 N | 29°52',18 W |
| 146   | 63°18',12 N | 30°52',05 W |
| 147   | 62°30',13 N | 33°39',15 W |
| 148   | 61°24',86 N | 35°02',45 W |
| 149   | 58°10',71 N | 37°39',21 W |
| 150   | 57°12',46 N | 39°29',13 W |
| 151   | 56°31',75 N | 42°11',97 W |
| 152   | 56°23',72 N | 44°27',68 W |
| 153   | 56°42',83 N | 47°08',20 W |
| 154   | 57°52',48 N | 51°48',36 W |
| 155   | 58°41',66 N | 53°40',40 W |
| 156   | 61°24',74 N | 57°16',16 W |

- 6 La limite continue le long des points communs entre la zone économique exclusive du Groenland et l'ECA de l'Arctique canadien jusqu'à la limite extérieure la plus septentrionale de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est, à l'intersection de la zone économique exclusive du Groenland et de l'ECA de l'Arctique canadien (point 1), aux coordonnées 86°19',18 N, 60°10',17 W. Les coordonnées relatives à cette section sont les suivantes :

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 157   | 63°35',00 N | 58°02',00 W |
| 158   | 66°37',15 N | 57°39',10 W |
| 159   | 67°27',05 N | 57°54',15 W |
| 160   | 68°25',05 N | 58°42',07 W |
| 161   | 69°29',06 N | 60°51',10 W |
| 162   | 70°33',02 N | 61°17',06 W |
| 163   | 72°06',07 N | 63°30',15 W |
| 164   | 73°25',15 N | 66°25',05 W |
| 165   | 74°44',03 N | 72°53',00 W |
| 166   | 76°41',06 N | 75°00',00 W |

| Point | Latitude    | Longitude   |
|-------|-------------|-------------|
| 167   | 77°30',00 N | 74°46',00 W |
| 168   | 78°48',08 N | 73°00',00 W |
| 169   | 79°39',00 N | 69°20',00 W |
| 170   | 80°25',00 N | 68°20',00 W |
| 171   | 80°45',00 N | 67°07',12 W |
| 172   | 82°24',83 N | 58°59',72 W |
| 173   | 83°35',80 N | 56°51',48 W |
| 174   | 84°21',79 N | 56°28',88 W |
| 175   | 85°50',08 N | 57°57',22 W |

## Appendice VIII

### Modèle de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE) (règle 8.2)

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL RELATIF AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement :

.....  
(nom officiel complet du pays)

par .....  
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)

#### Caractéristiques du navire<sup>1</sup>

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI<sup>2</sup> .....

#### IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 5.4 de l'Annexe VI de la Convention; et
- 2 qu'à l'issue de cette visite, il a été constaté que le navire satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables des règles 22, 23, 24, 25 et 26.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : .....  
(jj/mm/aaaa)

Délivré à .....  
(lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(date de délivrance) (signature de l'agent autorisé  
qui délivre le certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre l'exemption)

---

<sup>1</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>2</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

## Supplément au Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE)

### FICHE DE CONSTRUCTION RELATIVE AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

#### Notes :

- 1 La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat IEE. Le Certificat IEE doit se trouver en permanence à bord du navire.
- 2 La fiche doit être rédigée en anglais, en espagnol ou en français, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle de la Partie qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.
- 3 Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est "oui" ou "applicable" et le symbole (-) lorsque la réponse est "non" ou "non applicable", selon le cas.
- 4 Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

## 1 Caractéristiques du navire

- 1.1 Nom du navire .....
- 1.2 Numéro OMI .....
- 1.3 Date du contrat de construction .....
- 1.4 Date de la transformation importante (le cas échéant) .....
- 1.5 Jauge brute .....
- 1.6 Port en lourd .....
- 1.7 Type de navire<sup>3</sup> .....

## 2 Système de propulsion

- 2.1 Propulsion diesel ..... ☐
- 2.2 Propulsion diesel-électrique ..... ☐
- 2.3 Propulsion à turbine ..... ☐
- 2.4 Propulsion hybride ..... ☐
- 2.5 Système de propulsion autre que ceux qui sont mentionnés ci-dessus ..... ☐

<sup>3</sup> Indiquer le type de navire compte tenu des définitions énoncées dans la règle 2.2. Les navires assimilables à plus d'un des types de navires définis dans la règle 2 devraient être considérés comme appartenant au type de navire ayant l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas). Si le navire n'est assimilable à aucun des types de navires définis dans la règle 2.2, indiquer "Navire autre qu'un des types de navires définis dans la règle 2.2".

### **3 Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI)**

- 3.1 Conformément à la règle 22.1, l'EEDI obtenu est calculé sur la base des renseignements figurant dans le dossier technique, lequel montre également la manière de calculer l'EEDI obtenu ..... ☐

L'EEDI obtenu est : ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille marin

- 3.2 L'EEDI obtenu n'est pas calculé pour les raisons suivantes :

- 3.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 22.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.2.18 ..... ☐

- 3.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3..... ☐

- 3.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 22 par son Administration, conformément à la règle 19.4 ..... ☐

- 3.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 22.1 ..... ☐

### **4 EEDI requis**

- 4.1 L'EEDI obtenu est : ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille

- 4.2 L'EEDI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes :

- 4.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 24.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.2.18 ..... ☐

- 4.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3..... ☐

- 4.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 24 par son Administration, conformément à la règle 19.4 ..... ☐

- 4.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 24.1 ..... ☐

- 4.2.5 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimale indiqué dans le tableau 1 de la règle 24.2 ..... ☐

### **5 Indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu**

- 5.1 L'EEXI obtenu conformément à la règle 23.1 est calculé compte tenu des directives<sup>4</sup> élaborées par l'Organisation ..... ☐

L'EEXI obtenu est : ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille

- 5.2 L'EEDI obtenu n'est pas calculé pour les raisons suivantes :

- 5.2.1 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3..... ☐

- 5.2.2 le type de navire est exempté conformément à la règle 23.1 ..... ☐

---

<sup>4</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.350(78)).

**6 EEXI requis**

6.1 L'EEXI requis est ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille conformément à la règle 25

6.2 L'EEXI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes :

6.2.1 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3..... ☐

6.2.2 le type de navire est exempté conformément à la règle 25.1 ..... ☐

6.2.3 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimale indiqué dans le tableau 3 de la règle 25.1 ..... ☐

**7 Plan de gestion du rendement énergétique du navire**

7.1 Le navire est pourvu d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) conforme à la règle 26 ..... ☐

**8 Dossier technique sur l'EEDI**

8.1 Le dossier technique sur l'EEDI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 22.1 ..... ☐

8.1.1 Identification/numéro de vérification du dossier technique sur l'EEDI.....

8.1.2 Date de vérification du dossier technique sur l'EEDI .....

**9 Dossier technique sur l'EEXI**

9.1 Le dossier technique sur l'EEXI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 23.1 ..... ☐

9.1.1 Identification/numéro de vérification du dossier technique sur l'EEXI.....

9.1.2 Date de vérification du dossier technique sur l'EEXI .....

9.2 Le Certificat IEE n'est pas accompagné du dossier technique sur l'EEXI car l'EEDI obtenu est utilisé en remplacement de l'EEXI obtenu ..... ☐

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....  
(lieu de délivrance de la fiche)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(date de délivrance) (signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre la fiche)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

## Appendice IX

### Renseignements à transmettre à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires

#### Identité du navire

Numéro OMI.....

Période d'année civile pour laquelle les données sont communiquées.....

Aux fins de la règle 27 :

Date du début de la période (jj/mm/aaaa) .....

Date de la fin de la période (jj/mm/aaaa).....

Aux fins de la règle 28 :

Date du début de la période (jj/mm/aaaa) .....

Date de la fin de la période (jj/mm/aaaa) .....

#### Caractéristiques techniques du navire

Année de livraison : .....

Type de navire, tel que défini à la règle 2.2 de la présente Annexe ou autre (à spécifier) .....  
.....

Jauge brute<sup>1</sup> .....

Jauge nette<sup>2</sup> .....

Port en lourd <sup>3</sup> .....

Puissance de sortie (puissance nominale)<sup>4</sup> du moteur principal et des moteurs auxiliaires alternatifs à combustion interne d'une puissance supérieure à 130 kW (à indiquer en kW): .....

<sup>1</sup> La jauge brute devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

<sup>2</sup> La jauge nette devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Inscrire la mention "non applicable" si les renseignements demandés sont sans objet.

<sup>3</sup> Le port en lourd désigne la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement du navire dans une eau de densité relative égale à 1 025 kg/m<sup>3</sup> au tirant d'eau à la ligne de charge d'été et le déplacement léger du navire. Le tirant d'eau à la ligne de charge d'été devrait correspondre au tirant d'eau d'été maximal qui est indiqué dans le manuel de stabilité approuvé par l'Administration ou un organisme reconnu par elle. Inscrire la mention "non applicable" si les renseignements demandés sont sans objet.

<sup>4</sup> Puissance nominale désigne la puissance nominale maximale continue spécifiée sur la plaque d'identification du moteur.

EEDI obtenu<sup>5</sup> (s'il y a lieu) .....

EEXI obtenu<sup>6</sup> (s'il y a lieu) .....

Cote glace <sup>7</sup> .....

### **Données relatives à la consommation de fuel-oil**

Consommation totale de fuel-oil par type de fuel-oil<sup>5</sup>, en tonnes, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de fuel-oil : .....

Consommation totale de fuel-oil par type de fuel-oil<sup>5</sup> et par type de dispositif consommant du fuel-oil, en tonnes, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de fuel-oil : .....

Moteur(s) principal/principaux .....

Moteur(s)/générateur(s) auxiliaire(s) .....

Chaudière(s) à combustible .....

Autres (préciser) .....

Consommation de fuel-oil lorsque le navire n'est pas en route par type de fuel-oil<sup>5</sup> et par type de dispositif consommant du fuel-oil, en tonnes, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de fuel-oil :

Moteur(s) principal/principaux .....

Moteur(s)/générateur(s) auxiliaire(s) .....

Chaudière(s) à combustible .....

Autres (préciser) .....

Distance totale parcourue (milles marins) .....

Distance parcourue en charge (milles marins) (à titre volontaire) .....

Heures pendant lesquelles le navire fait route .....

Quantité totale d'électricité fournie à terre (kWh) .....

<sup>5</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.364(79)).

<sup>6</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.350(78)).

<sup>7</sup> La cote glace devrait être conforme à la définition qui figure dans le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) (résolutions MEPC.264(68) et MSC.385(94)). Inscrire la mention "non applicable" si les renseignements demandés sont sans objet.

**Pour les navires auxquels s'applique la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL**

Activité de transport total .....

CII applicable : ☐ AER ☐ cgDIST<sup>8</sup>

CII opérationnel annuel requis<sup>9</sup> .....

CII opérationnel annuel obtenu (avant application de tout facteur de correction)<sup>10</sup> .....

CII opérationnel annuel obtenu<sup>11</sup> .....

Installation de techniques innovantes, le cas échéant : ☐ A ☐ B-1 ☐ B-2 ☐ C-1 ☐ C-2<sup>12</sup>

Notation de l'intensité carbone opérationnelle<sup>13</sup> : ☐ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E

CII à des fins d'essai (à titre volontaire)<sup>14</sup> :

☐ EEPI (gCO<sub>2</sub>/t/nm) : .....

☐ cbDIST (gCO<sub>2</sub>/berth/nm) : .....

☐ clDIST (gCO<sub>2</sub>/m/nm) : .....

☐ EEOI (gCO<sub>2</sub>/t/nm)<sup>15</sup> : .....

---

<sup>8</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (directives sur les CII ou directives G1) (résolution MEPC.352(78)).

<sup>9</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les lignes de référence associées aux indicateurs d'intensité carbone opérationnels (directives sur les lignes de référence relatives aux CII ou directives G2) (résolution MEPC.353(78)) et aux Directives de 2021 sur les facteurs de réduction de l'intensité carbone opérationnelle par rapport aux lignes de référence (directives sur les facteurs de réduction relatifs aux CII ou directives G3) (résolution MEPC.338(76)).

<sup>10</sup> Tel que calculé conformément aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (directives sur les CII ou directives G1) (résolution MEPC.352(78)) avant application de tout facteur de correction au moyen des Directives intérimaires de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5) (résolution MEPC.355(78)).

<sup>11</sup> Tel que calculé conformément aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (Directives sur les CII ou Directives G 1) (résolution MEPC.352(78)) et après application d'un facteur de correction au moyen des Directives relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5) (résolution MEPC.355(78)).

<sup>12</sup> Se reporter aux Recommandations de 2021 sur le traitement des techniques innovantes en matière de rendement énergétique pour le calcul et la vérification de l'EEDI et de l'EEXI obtenus (MEPC.1/Circ.896).

<sup>13</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur la notation en fonction de l'intensité carbone opérationnelle des navires (directives sur la notation relative aux CII ou directives G4) (résolution MEPC.354(78)).

<sup>14</sup> Se reporter aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (directives sur les CII ou directives G1) (résolution MEPC.352(78)).

<sup>15</sup> Se reporter aux Directives pour l'utilisation facultative d'un indicateur opérationnel de rendement énergétique du navire (EEOI) (MEPC.1/Circ.684).

## Appendice X

### Modèle de déclaration de conformité - Notification de la consommation de fuel-oil et notation de l'intensité carbone opérationnelle

#### DÉCLARATION DE CONFORMITÉ - NOTIFICATION DE LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL ET NOTATION DE L'INTENSITÉ CARBONE OPÉRATIONNELLE

Délivrée en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement :

.....  
(nom officiel complet du pays)

par .....  
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)

#### Caractéristiques du navire<sup>16</sup>

Nom du navire .....  
Numéro ou lettres distinctifs .....  
Numéro OMI<sup>17</sup> .....  
Port d'immatriculation .....  
Jauge brute .....  
Port en lourd .....  
Type de navire .....

#### IL EST DÉCLARÉ :

- 1 que le navire a soumis à l'Administration les données prescrites par la règle 27 de l'Annexe VI de la Convention, qui concernent l'exploitation du navire du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa);
- 2 que les données ont été recueillies et notifiées conformément à la méthode et aux procédures indiquées dans le SEEMP du navire qui était en vigueur pendant la période allant du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa);
- 3 que le CII opérationnel annuel obtenu du navire du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa) était : ..... conformément aux règles 28.1 et 28.2 de l'Annexe VI de la Convention, pour les navires auxquels la règle 28 s'applique;<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>17</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

<sup>18</sup> En cas de transfert d'un navire visé aux règles 27.4, 27.5 ou 27.6, il faudrait remplir la présente section conformément à la règle 28.3 de l'Annexe VI de MARPOL.

- 4 que l'intensité carbone opérationnelle annuelle du navire au cours de cette période est notée comme suit :

☐ A    ☐ B    ☐ C    ☐ D    ☐ E,

conformément à la règle 28 de l'Annexe VI de la Convention, pour les navires auxquels la règle 28 s'applique<sup>19</sup>; et

- 5 qu'un plan de mesures correctives a été élaboré et inclus dans le SEEMP (pour les navires auxquels la règle 28 s'applique ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E).\*

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa).....

Délivrée à .....  
(lieu de délivrance de la déclaration)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(date de délivrance)

.....  
(signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre la déclaration)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

<sup>19</sup> La cote glace devrait être conforme à la définition qui figure dans le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) (résolutions MEPC.264(68) et MSC.385(94)).

## Appendice XI

### Modèle de Certificat d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome (règle 8.4)

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION DES BARGES SANS ÉQUIPAGE NI PROPULSION AUTONOME DE L'APPLICATION DES RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, (ci-après dénommée "la Convention"), au nom du Gouvernement :

.....  
(nom officiel complet du pays)

par.....  
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)

#### Caractéristiques du navire<sup>1</sup>

Nom du navire.....  
Numéro ou lettres distinctifs .....  
Numéro OMI<sup>2</sup> .....  
Port d'immatriculation .....  
Jauge brute .....

#### IL EST CERTIFIÉ :

1 que la barge sans équipage ni propulsion autonome a été visitée conformément aux dispositions de la règle 3.4 de l'Annexe VI de la Convention;

2 qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la barge sans équipage ni propulsion autonome :

- .1 n'a pas de moyens de propulsion mécanique;
- .2 n'a pas de dispositif, de matériel et/ou de machine qui risquent de produire des émissions réglementées par l'Annexe VI de MARPOL; et
- .3 n'a ni personnes ni animaux vivants à bord; et

3 que la barge est exemptée, en vertu de la règle 3.4 de l'Annexe VI de la Convention de l'application des prescriptions relatives à la délivrance des certificats et aux visites connexes des règles 5.1 et 6.1.

<sup>1</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>2</sup> Conformément au système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

Le présent Certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

sous réserve que les conditions de l'exemption continuent d'être remplies.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré .....  
(jj/mm/aaaa)

Délivré à .....  
(lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(date de délivrance) (signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre le certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

## Appendice XII

### Renseignements à communiquer sur l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle (règle 33)

#### Identité du navire

Nom du navire .....

Numéro OMI.....

Port d'immatriculation .....

Nom de la compagnie

Coordonnées de la compagnie

Période d'année civile pour laquelle les données sont communiquées.....

Date du début de la période (jj/mm/aaaa) .....

Date de la fin de la période (jj/mm/aaaa) .....

#### Caractéristiques techniques du navire

Année de livraison : .....

Type de navire, tel que défini à la règle 2.2 de la présente Annexe ou autre (à spécifier) .....

Jauge brute<sup>1</sup> .....

Jauge nette<sup>2</sup> .....

Port en lourd<sup>3</sup> .....

Puissance de sortie (puissance nominale)<sup>4</sup> du moteur principal et des moteurs auxiliaires alternatifs à combustion interne d'une puissance supérieure à 130 kW (à indiquer en kW) .....

---

<sup>1</sup> La jauge brute devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

<sup>2</sup> La jauge nette devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Inscrire la mention "S.O" si les renseignements demandés sont sans objet.

<sup>3</sup> Le port en lourd désigne la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement du navire dans une eau de densité relative égale à 1 025 kg/m<sup>3</sup> au tirant d'eau à la ligne de charge d'été et le déplacement lège du navire. Le tirant d'eau à la ligne de charge d'été devrait correspondre au tirant d'eau d'été maximal qui est indiqué dans le manuel de stabilité approuvé par l'Administration ou un organisme reconnu par elle. Inscrire la mention "S.O" si les renseignements demandés sont sans objet.

<sup>4</sup> Puissance nominale désigne la puissance nominale maximale continue spécifiée sur la plaque d'identification du moteur.

**Renseignements concernant l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle**

Utilisation de combustible, par type de combustible  $j$ , telle que visée par la règle 33 de l'Annexe VI de MARPOL, en tonnes métriques, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de combustible :

Moteur(s) principal/principaux : .....

Moteur(s)/générateur(s) auxiliaire(s) : .....

Chaudière à combustible : .....

Autres (préciser) : .....

Puissance des autres systèmes de conversion d'énergie installés à bord, exprimée en MW, et méthodes utilisées pour recueillir les données, le cas échéant :

☐ Pile à combustible : .....

☐ Batterie électrique : .....

☐ Système de propulsion éolienne .....

☐ Système de production d'énergie photovoltaïque .....

☐ Autre : .....

Quantité totale d'électricité fournie à terre (kWh) : .....

Référence de la fiche du cycle de vie du combustible par type de combustible ou de source d'énergie utilisé : .....

***Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue***

*El<sub>j</sub>, intensité des émissions de GES, calculée du puits au sillage pour chaque type de combustible utilisé, exprimée en gCO<sub>2</sub>eq/MJ : .....*

*Énergie<sub>j</sub>, quantité d'énergie utilisée par type de combustible ou de source d'énergie, exprimée en MJ : .....*

*Energie<sub>totale</sub>, quantité totale d'énergie utilisée par le navire, exprimée en MJ : .....*

Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue (GFI annuelle obtenue), exprimée en gCO<sub>2</sub>eq/MJ : .....

**Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible**

Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle cible du navire pour la période de référence, exprimé en gCO<sub>2</sub>eq/MJ :

GFI annuelle de base (cible de base) : .....

GFI annuelle aux fins de la conformité directe (cible aux fins de conformité directe) :  
.....

**Bilan de conformité eu égard à la GFI**

Bilan de conformité eu égard à la GFI, exprimé en tCO<sub>2</sub>eq : .....

Pour les navires en conformité directe, quantité d'unités excédentaires que le navire peut recevoir, exprimée en tCO<sub>2</sub>eq : .....

Pour les navires présentant un déficit de conformité, le déficit de conformité exprimé en tCO<sub>2</sub>eq, comme suit :

Déficit de conformité de niveau 1 : .....

Déficit de conformité de niveau 2 : .....

Quantité d'unités excédentaires mises en réserve lors de la ou des périodes référence précédentes, exprimée en tCO<sub>2</sub>eq : .....

**Renseignements sur l'adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles**

Les différentes techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles utilisés et la quantité totale par technique, combustible et/ou source d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, en tCO<sub>2</sub>eq : .....

### Appendice XIII

#### Modèle de déclaration de conformité - Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle (règle 8.5)

#### DÉCLARATION DE CONFORMITÉ - Intensité des émissions de GES des combustibles annuelle

Délivrée en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), au nom du Gouvernement :

.....  
(nom officiel complet du pays)

par.....  
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Période de référence :

du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa)

#### Caractéristiques du navire

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Numéro OMI d'identification du navire<sup>1</sup> ..

Port d'immatriculation.....

Jauge brute.....

#### IL EST DÉCLARÉ :

- 1 que le navire a soumis à la présente Administration les données prescrites par la règle 37 de l'Annexe VI de la Convention, qui concernent l'exploitation du navire entre le (jj/mm/aaaa) et le (jj/mm/aaaa);
- 2 que les données ont été recueillies et notifiées à l'Administration conformément à la méthode et aux procédures indiquées dans le SEEMP du navire qui était en vigueur pendant la période allant du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa).
- 3 que l'intensité des émissions de GES des combustibles annuelle obtenue du navire pour la période de référence était de :..... gCO<sub>2</sub>eq/MJ, conformément au chapitre 5 de l'Annexe VI de la Convention;
- 4 que le bilan de conformité eu égard à la GFI du navire pour la période de référence était de : .....gCO<sub>2</sub>eq, conformément au chapitre 5 de l'Annexe VI de la Convention;

<sup>1</sup> Se reporter au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

- 5 que la quantité d'unités excédentaires mises en réserve sur le compte du Registre GFI de l'OMI du navire au cours des périodes de référence précédentes était de : ..... gCO<sub>2</sub>eq, conformément au chapitre 5 de l'Annexe VI de la Convention;
- 6 que, pour les navires en conformité directe pour la période de référence conformément à la règle 36 de l'Annexe VI de la Convention :
- .1 le navire remplissait les conditions requises pour recevoir une quantité d'unités excédentaires de : ..... tCO<sub>2</sub>eq; et
  - .2 la ou les méthodes ci-après sélectionnées aux fins de la mise en conformité eu égard à l'intensité des émissions de GES des combustibles ont été consignées dans le Registre GFI de l'OMI :
    - ☐ transfert de ..... tCO<sub>2</sub>eq d'unités excédentaires à d'autres navires;
    - ☐ mise en réserve de ..... tCO<sub>2</sub>eq d'unités excédentaires en vue de leur utilisation au cours des périodes de référence suivantes; et/ou
    - ☐ annulation de ..... tCO<sub>2</sub>eq d'unités excédentaires à titre volontaire.
  - .3 la quantité définitive des unités excédentaires enregistrées sur le compte du Registre GFI de l'OMI du navire était de : ..... gCO<sub>2</sub>eq;
- 7 que, pour les navires présentant un déficit de conformité pour la période de référence, conformément à la règle 36 de l'Annexe VI de la Convention;
- .1 le déficit de conformité comportait :
    - ☐ un déficit de conformité de niveau 1 : .....tCO<sub>2</sub>eq ; et
    - ☐ un déficit de conformité de niveau 2 : .....tCO<sub>2</sub>eq ;
  - .2 la ou les méthodes ci-après sélectionnées aux fins de la mise en conformité eu égard à l'intensité des émissions de GES des combustibles ont été consignées dans le Registre GFI de l'OMI, pour compenser le déficit de conformité, conformément au chapitre 5 de l'annexe VI de la Convention :
    - ☐ utilisation de ..... unités excédentaires (en CO<sub>2</sub>eq) mises en réserve;
    - ☐ obtention de..... .. unités excédentaires (en CO<sub>2</sub>eq) transférées d'autres navires; et/ou
    - ☐ acquisition d'unités correctives eu moyen de contributions au Fonds Zéro émission nette de l'OMI:
      - ☐ Unités correctives de niveau 1 : ..... tCO<sub>2</sub>eq ; et
      - ☐ Unités correctives de niveau 2 : ..... tCO<sub>2</sub>eq;

- 8 que les frais administratifs annuels ont été versés au Registre GFI de l'OMI, conformément à la règle 38 de l'annexe VI de la Convention;
- 9 que, pour les navires remplissant les conditions requises pour obtenir une prime du Fonds Zéro émission nette de l'OMI, la quantité totale d'émissions de GES évitées du fait de l'adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles était de ..... , en gCO<sub>2</sub>eq, conformément à la règle 39 de l'Annexe VI de la Convention, pour les navires auxquels le chapitre 5 s'applique; et
- 10 que le navire satisfait à la GFI annuelle cible, conformément à la règle 36 de l'Annexe VI de la Convention.

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .. ..

Délivrée à .....  
(lieu de délivrance de la déclaration)

Le (jj/mm/aaaa). .. ..

(date de délivrance) (signature de l'agent dûment autorisé qui  
délivre la Déclaration)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

\_\_\_\_\_