

COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
72ème session
Point 17 de l'ordre du jour

MEPC 72/17/Add.1
18 mai 2018
Original: ANGLAIS

**RAPPORT DU COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN
SUR LES TRAVAUX DE SA SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION**

On trouvera ci-joint les annexes 1 à 16 du rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa soixante-douzième session (MEPC 72/17).

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 RÉSOLUTION MEPC.296(72) – AMENDEMENTS AUX RÈGLES A-1 ET D-3 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES
- ANNEXE 2 RÉSOLUTION MEPC.297(72) – AMENDEMENTS À LA RÈGLE B-3 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES
- ANNEXE 3 RÉSOLUTION MEPC.298(72) – DÉTERMINATION DE LA VISITE VISÉE DANS LA RÈGLE B-3, TELLE QUE MODIFIÉE, DE LA CONVENTION BWM
- ANNEXE 4 RÉSOLUTION MEPC.299(72) – AMENDEMENTS AUX RÈGLES E-1 ET E-5 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES
- ANNEXE 5 RÉSOLUTION MEPC.300(72) – CODE POUR L'APPROBATION DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST (CODE BWMS)
- ANNEXE 6 RÉSOLUTION MEPC.301(72) – AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL (ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS (ECA) ET EEDI REQUIS POUR LES NAVIRES ROULIERS À CARGAISONS ET LES NAVIRES ROULIERS À PASSAGERS)
- ANNEXE 7 RÉSOLUTION MEPC.302(72) – AMENDEMENTS AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL IBC)
- ANNEXE 8 RÉSOLUTION MEPC.303(72) – AMENDEMENTS AU RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL BCH)
- ANNEXE 9 INTERPRÉTATION UNIFORME DE L'APPENDICE I (MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DES EAUX DE BALLAST) DE LA CONVENTION BWM
- ANNEXE 10 PROJET D'AMENDEMENTS À LA RÈGLE 14 DE L'ANNEXE VI DE MARPOL ET AU MODÈLE DE SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT IAPP
- ANNEXE 11 RÉSOLUTION MEPC.304(72) - STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES
- ANNEXE 12 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU SOUS-COMITÉ PPR POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019 ET ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU PPR 6

-
- ANNEXE 13 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU MEPC PAR RAPPORT AUX RÉSULTATS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019
- ANNEXE 14 QUESTIONS À INSCRIRE AUX ORDRES DU JOUR RESPECTIFS DU MEPC 73 ET DU MEPC 74
- ANNEXE 15 DÉCLARATION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL AU SUJET DE L'ADOPTION DE LA STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES
- ANNEXE 16* DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS ET D'OBSERVATEURS

* Les déclarations figurant dans la présente annexe, classées selon les points de l'ordre du jour, ont été reproduites dans l'ordre de leur réception et dans la langue de leur présentation (y compris leur traduction dans toute autre langue, si elle a été fournie). Les déclarations sont disponibles dans toutes les langues officielles en fichier audio à l'adresse : <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

ANNEXE 1

RÉSOLUTION MEPC.296(72) (adoptée le 13 avril 2018)

AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

Amendements aux règles A-1 et D-3 (Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS))

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 19 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), qui énonce la procédure d'amendement et confère au Comité de la protection du milieu marin la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

NOTANT ÉGALEMENT la résolution MEPC.300(72), par laquelle il a adopté le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS),

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements aux règles A-1 et D-3 de la Convention BWM visant à rendre obligatoires les dispositions du Code BWMS,

1. ADOPTE, conformément à l'article 19 2) c) de la Convention BWM, les amendements aux règles A-1 et D-3, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article 19 2) e) ii) de la Convention BWM, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 13 avril 2019, à moins qu'avant cette date, plus d'un tiers des Parties n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 19 2) f) ii) de la Convention BWM, ces amendements entreront en vigueur le 13 octobre 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 19 2) d) de la Convention BWM, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention BWM;
5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention BWM.
6. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général d'établir un texte récapitulatif certifié conforme de la Convention BWM.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION BWM
(Code BWMS)

Section A – Dispositions générales

Règle A-1 – Définitions

1 Le nouveau paragraphe 8 suivant est ajouté :

"8 *Code BWMS* désigne le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast adopté par la résolution MEPC.300(72), telle qu'elle pourrait être modifiée par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 19 de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe."

Section D – Normes applicables à la gestion des eaux de ballast

Règle D-3 – Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

2 Le texte du paragraphe 1 est remplacé par le suivant :

"1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration comme suit :

- .1 les systèmes de gestion des eaux de ballast installés¹ le 28 octobre 2020 ou après cette date doivent être approuvés conformément au Code BWMS; et
- .2 les systèmes de gestion des eaux de ballast installés¹ avant le 28 octobre 2020 doivent être approuvés compte tenu des directives² élaborées par l'Organisation ou du Code BWMS, tel qu'il pourra être modifié."

¹ Se reporter au paragraphe 2 de l'interprétation uniforme de l'appendice I (Modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast) de la Convention BWM concernant la "date d'installation" qui figure dans la circulaire BWM.2/Circ.66.

² Se reporter aux résolutions MEPC.125(53), MEPC.174(58) ou MEPC.279(70), selon qu'il convient."

ANNEXE 2

RÉSOLUTION MEPC.297(72) (adoptée le 13 avril 2018)

AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

Amendements à la règle B-3

(Calendrier d'application de la gestion des eaux de ballast par les navires)

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 19 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires Convention BWM, qui énonce la procédure d'amendement et confère au Comité de la protection du milieu marin la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements à la règle B-3 de la Convention BWM concernant le calendrier d'application de la gestion des eaux de ballast par les navires,

RAPPELANT la résolution MEPC.287(71), par laquelle il a décidé que les Parties devraient mettre en œuvre les dispositions de la règle B-3 modifiée immédiatement après l'entrée en vigueur de la Convention BWM, au lieu d'appliquer le calendrier recommandé dans la résolution A.1088(28) sur l'application de la Convention BWM et nonobstant le calendrier décrit à la règle B-3 en vue d'éviter l'existence d'un double régime conventionnel pendant la période de temps qui s'écoulerait entre l'entrée en vigueur de la Convention BWM et l'entrée en vigueur de la règle B-3 modifiée,

1. ADOPTE, conformément à l'article 19 2) c) de la Convention BWM, les amendements à la règle B-3, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article 19 2) e) ii) de la Convention BWM, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 13 avril 2019, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 19 2) f) ii) de la Convention BWM, ces amendements entreront en vigueur le 13 octobre 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 19 2) d) de la Convention BWM, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention BWM;

5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention BWM.

6. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général d'établir un texte récapitulatif certifié conforme de la Convention BWM.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION BWM

(Calendrier d'application de la gestion des eaux de ballast par les navires)

Section B - Prescriptions en matière de gestion et de contrôle applicables aux navires

Règle B-3 – Gestion des eaux de ballast par les navires

1 Le texte de la règle B-3 est remplacé par le suivant :

"1 Un navire construit avant 2009 :

- .1 qui a une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 m³ inclus doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'à la visite de renouvellement décrite au paragraphe 10, après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2;
- .2 qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 m³ ou supérieure à 5 000 m³ doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'à la visite de renouvellement décrite au paragraphe 10, après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

2 Un navire construit en 2009 ou après cette date mais avant le 8 septembre 2017 qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 m³ doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2 à compter de la date de la visite de renouvellement décrite au paragraphe 10.

3 Un navire construit en 2009 ou après cette date mais avant 2012 qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 m³ doit procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.2.

4 Un navire construit en 2012 ou après cette date mais avant le 8 septembre 2017 qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 m³ doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2 à compter de la date de la visite de renouvellement décrite au paragraphe 10.

5 Un navire construit le 8 septembre 2017 ou après cette date doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

6 Les prescriptions de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue conformément aux directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations.

7 D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux paragraphes 1 à 5 et au paragraphe 8, à condition qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources et qu'elles soient approuvées en principe par le Comité.

8 Un navire construit avant le 8 septembre 2017 auquel la visite de renouvellement décrite au paragraphe 10 ne s'applique pas doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2 à compter de la date fixée par l'Administration et au plus tard le 8 septembre 2024.

9 Un navire visé aux paragraphes 2, 4 ou 8 devra satisfaire soit à la règle D-1 soit à la règle D-2 jusqu'à ce qu'il soit tenu de satisfaire à la règle D-2.

10 Nonobstant la règle E-1.1.2, la visite de renouvellement mentionnée aux paragraphes 1.1, 1.2, 2 et 4 est :

- .1 la première visite de renouvellement, telle que déterminée par le Comité¹, effectuée le 8 septembre 2017 ou après cette date si :
 - .1 cette visite est achevée le 8 septembre 2019 ou après cette date; ou
 - .2 une visite de renouvellement est achevée le 8 septembre 2014 ou après cette date mais avant le 8 septembre 2017; et
- .2 la deuxième visite de renouvellement, telle que déterminée par le Comité¹, effectuée le 8 septembre 2017 ou après cette date si la première visite de renouvellement effectuée le 8 septembre 2017 ou après cette date est achevée avant le 8 septembre 2019, si les conditions énoncées à l'alinéa .2 du paragraphe 10.1 ne sont pas remplies."

¹ Il est fait référence à la résolution MEPC.298(72).

ANNEXE 3

**RÉSOLUTION MEPC.298(72)
(adoptée le 13 avril 2018)**

**DÉTERMINATION DE LA VISITE VISÉE DANS LA RÈGLE B-3,
TELLE QUE MODIFIÉE, DE LA CONVENTION BWM**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT la résolution MEPC.297(72), par laquelle il a adopté des amendements à la règle B-3 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention BWM),

NOTANT AUSSI que le paragraphe 10 de la règle B-3 de la Convention BWM, telle que modifiée, dispose que le Comité doit déterminer la visite de renouvellement à laquelle les paragraphes 1.1, 1.2, 2 et 4 de la règle B-3 de la Convention BWM doivent être applicables,

DÉCIDE que la visite de renouvellement visée au paragraphe 10 de la règle B-3 de la Convention BWM est la visite de renouvellement dont fait l'objet le navire en vue d'obtenir le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures en application de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL).

ANNEXE 4

**RÉSOLUTION MEPC.299(72)
(adoptée le 13 avril 2018)**

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE
ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES**

Amendements aux règles E-1 et E-5

**(Apposition de visas relatifs aux visites supplémentaires sur
le Certificat international de gestion des eaux de ballast)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 19 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), qui énonce la procédure d'amendement et confère au Comité de la protection du milieu marin la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements aux règles E-1 et E-5 de la Convention BWM concernant l'apposition de visas relatifs aux visites supplémentaires sur le Certificat international de gestion des eaux de ballast,

1. ADOPTE, conformément à l'article 19 2) c) de la Convention BWM, les amendements aux règles E-1 et E-5 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article 19 2) e) ii) de la Convention BWM, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 13 avril 2019, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 19 2) f) ii) de la Convention BWM, ces amendements entreront en vigueur le 13 octobre 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. INVITE ÉGALEMENT les Parties à envisager d'appliquer le plus tôt possible ces amendements à la Convention BWM aux navires autorisés à battre leurs pavillons;
5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 19 2) d) de la Convention BWM, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention BWM;
6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention BWM;

7. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général d'établir un texte récapitulatif certifié conforme de la Convention BWM.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION BWM

**(Apposition de visas relatifs aux visites supplémentaires sur
le Certificat international de gestion des eaux de ballast)**

**Section E – Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats
aux fins de la gestion des eaux de ballast**

Règle E-1 – Visites

1 Au paragraphe 1.5, la dernière phrase "Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3." est supprimée.

Règle E-5 – Durée et validité du Certificat

2 Dans la phrase liminaire du paragraphe 8, l'expression "visite annuelle" est remplacée par "visite annuelle ou intermédiaire".

3 Au paragraphe 8.3, l'expression "visites annuelles" est remplacée par "visites annuelles ou intermédiaires".

4 L'actuel paragraphe 9.1 est supprimé et les actuels paragraphes 9.2 à 9.4 deviennent les paragraphes 9.1 à 9.3, respectivement.

ANNEXE 5

RÉSOLUTION MEPC.300(72) (adoptée le 13 avril 2018)

CODE POUR L'APPROBATION DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST (CODE BWMS)

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT que la règle D-3 de l'Annexe de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) dispose que les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration,

NOTANT ÉGALEMENT qu'il avait adopté, par la résolution MEPC.125(53), les Directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Directives (G8)) et, par les résolutions MEPC.174(58) et MEPC.279(70), des versions révisées des Directives (G8),

SOUHAITANT rendre les Directives (G8) obligatoires en vertu de la Convention BWM sous la forme d'un code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast,

NOTANT la résolution MEPC.296(72), par laquelle il a adopté des amendements aux règles A-1 et D-3 de la Convention BWM visant à rendre obligatoires les dispositions du Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast susmentionné,

RAPPELANT qu'il avait approuvé, à sa soixante-huitième session, des dispositions visant à éviter de pénaliser ceux qui auraient appliqué les règles de manière anticipée et auraient installé des systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés compte tenu des résolutions MEPC.125(53) et MEPC.174(58), lesquelles figuraient dans la feuille de route pour l'application de la Convention BWM,

GARDANT À L'ESPRIT la pratique établie par l'Organisation en ce qui concerne la validité des certificats d'approbation par type délivrés pour les produits marins (MSC.1/Circ.1221), selon laquelle le certificat d'approbation par type n'a aucune incidence sur la validité opérationnelle des systèmes de gestion des eaux de ballast qui ont été approuvés et installés à bord d'un navire et ont été fabriqués pendant la période de validité du certificat d'approbation par type concerné, ce qui signifie que le système n'a pas besoin d'être renouvelé ni remplacé lorsque ce certificat vient à expiration,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, le projet de code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast,

1. ADOPTE le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. INVITE les Parties à la Convention BWM à noter que le Code BWMS prendra effet le 13 octobre 2019 lorsque les amendements connexes à la Convention seront entrés en vigueur;
3. DÉCIDE de maintenir le Code BWMS à l'étude à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de son application et de le modifier selon que de besoin;
4. DÉCIDE ÉGALEMENT que les systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés au plus tard le 28 octobre 2018 compte tenu des Directives (G8) adoptées par la résolution MEPC.174(58) peuvent être installés à bord de navires avant le 28 octobre 2020;
5. DÉCLARE qu'aux fins du paragraphe 4 du dispositif de la présente résolution, le terme "installés" désigne la date contractuelle de livraison au navire du système de gestion des eaux de ballast et qu'en l'absence d'une telle date, le terme "installés" se réfère à la date à laquelle le système de gestion des eaux de ballast est effectivement livré au navire;
6. DÉCLARE ÉGALEMENT que les références aux Directives (G8) et aux Directives (G8) de 2016 figurant dans les instruments de l'OMI existants devraient être interprétées comme des références au Code BWMS;
7. DÉCIDE EN OUTRE qu'il sera tenu compte des dates indiquées dans la présente résolution lors des examens effectués conformément à la règle D-5 de la Convention BWM en vue de déterminer si suffisamment de technologies appropriées ont été approuvées et sont disponibles;
8. DÉCLARE EN OUTRE que les Directives de 2016 pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8) adoptées par la résolution MEPC.279(70) seront annulées lorsque le Code entrera en vigueur;
9. PRIE le Secrétaire général de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte du Code BWMS qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention BWM;
10. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et du texte du Code BWMS qui y est annexé aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention BWM.

ANNEXE

**CODE POUR L'APPROBATION DES SYSTÈMES DE GESTION
DES EAUX DE BALLAST (CODE BWMS)**

Table des matières

- 1 INTRODUCTION
 - Généralités
 - But et objet
 - Champ d'application
- 2 GÉNÉRALITÉS
- 3 DÉFINITIONS
- 4 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
 - Principes généraux de fonctionnement
 - Systèmes de gestion des eaux de ballast
 - Matériel de contrôle et de surveillance
- 5 PROCÉDURE D'APPROBATION PAR TYPE
- 6 PROCÉDURES D'APPROBATION ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS
- 7 PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'INSTALLATION APRÈS L'APPROBATION PAR TYPE
- 8 VISITE DE L'INSTALLATION ET PROCÉDURES DE MISE EN SERVICE APRÈS L'APPROBATION PAR TYPE

ANNEXE

- PARTIE 1 – SPÉCIFICATIONS POUR L'ÉVALUATION DE LA DOCUMENTATION DES SYSTÈMES AVANT LES ESSAIS
- PARTIE 2 – SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA MISE À L'ESSAIS ET AU FONCTIONNEMENT DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST EN VUE DE LEUR APPROBATION
- PARTIE 3 – SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ESSAIS ENVIRONNEMENTAUX POUR L'APPROBATION DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST
- PARTIE 4 – MÉTHODES D'ANALYSE DES ÉCHANTILLONS PERMETTANT DE DÉTERMINER LES COMPOSANTS BIOLOGIQUES PRÉSENTS DANS LES EAUX DE BALLAST
- PARTIE 5 – AUTOSURVEILLANCE

PARTIE 6 – VALIDATION DES LIMITATIONS DE LA CONCEPTION DU SYSTÈME

PARTIE 7 – CERTIFICAT D'APPROBATION PAR TYPE ET RAPPORT
D'APPROBATION PAR TYPE

APPENDICE – CERTIFICAT D'APPROBATION PAR TYPE DU SYSTÈME DE GESTION
DES EAUX DE BALLAST

1 INTRODUCTION

Généralités

1.1 Le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS) est destiné essentiellement à permettre aux Administrations, ou à leurs organismes désignés, de décider si des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWMS) satisfont à la norme décrite à la règle D-2 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires ("la Convention"). Il constitue aussi une référence permettant aux fabricants et aux propriétaires de navires de connaître la procédure d'évaluation à laquelle sera soumis le matériel et les exigences imposées aux BWMS. Le Code devrait être appliqué d'une manière objective, uniforme et transparente et l'Organisation devrait en évaluer l'application à intervalles réguliers.

1.2 Les articles et règles auxquels il est fait référence dans le présent Code sont ceux de la Convention.

1.3 Le Code contient des prescriptions générales concernant la conception, l'installation, la performance, la mise à l'essai et l'acceptabilité environnementale et les procédures techniques d'évaluation des BWMS, de même que la procédure de délivrance du certificat d'approbation par type des BWMS et la procédure de notification à l'Organisation.

1.4 Le Code est censé s'inscrire dans le cadre global de l'évaluation de la performance des systèmes, qui comprend l'évaluation expérimentale de prototypes à bord des navires conformément aux dispositions de la règle D-4, l'approbation des BWMS et systèmes connexes qui satisfont pleinement aux prescriptions de la Convention et l'échantillonnage effectué dans le cadre du contrôle par l'État du port pour vérifier le respect des dispositions de l'article 9 de la Convention.

1.5 Aux termes des prescriptions de la règle D-3 relatives à leur approbation, les BWMS utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration conformément au présent Code. Outre l'approbation de ces BWMS, telle que décrite aux règles A-2 et B-3, la Convention exige que les rejets d'eaux de ballast par les navires satisfassent en permanence à la norme de qualité décrite à la règle D-2. L'approbation d'un système a pour but d'éliminer les BWMS qui ne garantiraient pas le respect de la norme décrite à la règle D-2 de la Convention. Toutefois, l'approbation d'un système donné ne garantit pas que ce système fonctionnera à bord de tous les navires ou dans toutes les situations. Pour satisfaire à la Convention, les rejets d'eaux de ballast doivent être conformes à la norme décrite à la règle D-2 pendant toute la durée de vie du navire.

1.6 Les BWMS doivent être conçus de façon à ne pas porter atteinte à la santé et la sécurité du navire ou du personnel et à ne pas présenter de danger inacceptable pour l'environnement ou la santé publique.

1.7 Les BWMS doivent satisfaire à la norme décrite à la règle D-2 et aux conditions énoncées à la règle D-3 de la Convention. Le Code permet d'évaluer la sécurité, l'acceptabilité environnementale, les aspects pratiques et l'efficacité biologique des systèmes conçus pour satisfaire à la norme et aux conditions énoncées dans ces règles. Le rapport coût-efficacité du matériel ayant fait l'objet d'une approbation par type servira à déterminer s'il est nécessaire de réviser le Code.

1.8 Pour pouvoir être appliquée d'une manière cohérente, la procédure d'approbation exige d'appliquer des méthodes d'essai, d'analyse des échantillons et d'évaluation des résultats qui soient uniformes. Les amendements au présent Code seront diffusés en bonne

et due forme par le Secrétaire général. Il doit être dûment tenu compte des aspects pratiques des BWMS.

But et objet

1.9 Le Code a pour but de garantir une application uniforme et correcte des normes énoncées dans la Convention. De ce fait, il faudrait l'actualiser selon qu'il convient en fonction de l'évolution des connaissances et des technologies.

1.10 Le Code a pour objet de garantir une interprétation et une application uniformes des prescriptions de la règle D-3 et de :

- .1 définir les essais et la performance requis pour l'approbation des BWMS;
- .2 énoncer les paramètres appropriés en matière de conception, de construction et d'exploitation qui sont nécessaires pour l'approbation des BWMS;
- .3 donner des orientations aux Administrations, aux fabricants de matériel et aux propriétaires de navires pour leur permettre de déterminer si le matériel est en mesure de satisfaire aux prescriptions de la Convention et aux critères d'acceptabilité environnementale des eaux traitées; et
- .4 garantir que les systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par les Administrations sont capables de satisfaire à la norme décrite à la règle D-2 lors des évaluations effectuées à terre et à bord des navires et ne présentent pas de danger inacceptable pour le navire, l'équipage, l'environnement ou la santé publique.

Champ d'application

1.11 Le présent Code s'applique dans le contexte de l'approbation des systèmes de BWMS conformément aux dispositions de la Convention.

1.12 Le présent Code s'applique aux BWMS destinés à être installés à bord de tous les navires qui sont tenus de satisfaire à la règle D-2.

1.13 Les systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés compte tenu des Directives (G8) de 2016 adoptées par la résolution MEPC.279(70) sont réputés être conformes aux dispositions du Code BWMS.

2 GÉNÉRALITÉS

2.1 Les prescriptions de la Convention relatives à l'approbation des BWMS utilisés par les navires sont énoncées à la règle D-3.

2.2 En vertu de la règle D-2, les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la norme de qualité des eaux de ballast décrite dans la Convention doivent rejeter :

- .1 moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 µm;

- .2 moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 µm et d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 µm; et
- .3 à titre de norme pour la santé humaine, des concentrations en agents microbiens indicateurs inférieures aux concentrations ci-après :
 - .1 *Vibrio cholerae* toxigène (sérotypes O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 ml ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
 - .2 *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 ml; et
 - .3 entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 ml.

3 DÉFINITIONS

Aux fins du présent Code :

3.1 *Substance active* désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.

3.2 *Système de gestion des eaux de ballast* (BWMS) désigne tout système qui traite les eaux de ballast de manière qu'elles satisfassent au moins à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2. Le système comprend le matériel de traitement des eaux de ballast, tout matériel connexe de contrôle, les installations de tuyautages spécifiées par le fabricant, le matériel de contrôle et de surveillance et les installations d'échantillonnage. Aux fins du présent Code, le système de gestion des eaux de ballast ne comprend pas les éléments liés aux eaux de ballast du navire comme les tuyautages, soupapes, pompes, etc., qui seraient nécessaires si le système n'était pas installé.

3.3 *Plan de gestion des eaux de ballast* désigne le plan mentionné à la règle B-1 de la Convention dans lequel sont décrits le processus et les procédures de gestion des eaux de ballast mis en œuvre à bord de chaque navire.

3.4 *Matériel de contrôle et de surveillance* désigne le matériel installé pour garantir l'exploitation et le contrôle efficace du BWMS et l'évaluation de son exploitation efficace.

3.5 *Convention* désigne la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

3.6 *Cycle d'essais non concluant* désigne un cycle d'essais valable au cours duquel la performance du BWMS a produit une eau traitée qui a été jugée comme ne satisfaisant pas à la norme énoncée à la règle D-2. Il interrompt les cycles d'essais consécutifs qui sont prescrits et met fin à l'essai.

3.7 *Cycle d'essais non valable* désigne un cycle d'essais au cours duquel, en raison de circonstances indépendantes de la maîtrise du BWMS, il n'est pas satisfait aux prescriptions relatives à un cycle d'essais valable. Lorsqu'un essai est non valable, il ne compte pas comme un des cycles d'essais consécutifs requis lors de la mise à l'essai et l'essai peut se poursuivre.

3.8 *Mise à l'essai à terre* désigne un essai du BWMS effectué dans un laboratoire, une fabrique de matériel ou une usine pilote, y compris une barge amarrée ou un navire d'essai, conformément aux parties 2 et 3 de l'Annexe du présent Code, en vue de confirmer que

le BWMS satisfait à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2 de la Convention.

3.9 *Principaux composants* désigne les composants qui ont une incidence directe sur la capacité du système à satisfaire à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2 de la Convention BWM.

3.10 *Échantillonnage représentatif* désigne un échantillonnage qui reflète les concentrations relatives (produits chimiques) et les nombres et la composition des populations (organismes) dans le volume considéré. Les échantillons doivent être prélevés de façon intégrée dans le temps et l'installation d'échantillonnage doit être montée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹.

3.11 *Installations d'échantillonnage* désigne les moyens prévus pour le prélèvement d'échantillons d'eaux de ballast traitées ou non traitées selon les besoins indiqués dans le présent Code et dans les directives élaborées par l'Organisation¹.

3.12 *Mise à l'essai à bord du navire* désigne un essai en vraie grandeur auquel est soumis un BWMS complet à bord d'un navire conformément à la partie 2 de l'Annexe du présent Code et qui vise à confirmer que le système satisfait aux normes énoncées à la règle D-2 de la Convention.

3.13 *Cycle d'essais concluant* désigne un cycle d'essais valable au cours duquel le BWMS a fonctionné selon ses spécifications et l'eau traitée a été jugée comme satisfaisant à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2.

3.14 *Limitations de la conception du système* applicables à un BWMS désigne les paramètres de qualité de l'eau et de fonctionnement, déterminés en plus les paramètres prescrits pour les essais d'approbation par type, qui sont importants pour l'exploitation du système et, pour chacun de ces paramètres, une valeur minimale et/ou maximale pour laquelle le BWMS est conçu pour satisfaire à la norme de qualité de la règle D-2. Ces limites devraient être propres aux procédés auxquels le BWMS fait appel et ne devraient pas indiquer uniquement les paramètres évalués par ailleurs dans le cadre du processus d'approbation par type. Elles devraient être identifiées par le fabricant et validées sous la supervision de l'Administration, compte tenu des orientations élaborées par l'Organisation, et conformément au présent Code.

3.15 *Cycle d'essais* désigne une seule itération de mise à l'essai (comprenant la prise, le traitement, la rétention et le rejet, selon qu'il convient) en vertu d'une série donnée de critères utilisés pour établir la capacité d'un BWMS à satisfaire aux normes établies.

3.16 *Mise à l'essai* désigne la série de cycles d'essais.

3.17 *Capacité nominale de traitement* désigne la capacité de traitement maximale continue, exprimée en mètres cubes par heure, pour laquelle le système de gestion des eaux de ballast a obtenu l'approbation par type. Elle correspond à la quantité d'eaux de ballast que le BWMS peut traiter, par unité de temps, pour satisfaire à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2 de la Convention. Elle est mesurée à l'entrée du système de gestion des eaux de ballast.

¹ Se reporter aux Directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) (résolution MEPC.173(58)).

3.18 *Cycle d'essais valable* désigne un cycle d'essais au cours duquel l'organisme chargé de la mise à l'essai a satisfait à toutes les conditions et dispositions requises pour les essais, y compris les conditions difficiles, le contrôle des essais et les dispositions en matière de surveillance (portant sur les tuyauteries et les éléments mécaniques et électriques), ainsi que les procédures d'analyse des essais.

3.19 *Organismes viables* désigne des organismes vivants qui ont la capacité de produire avec succès de nouveaux individus pour perpétuer l'espèce.

4 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

4.1 La présente section décrit les prescriptions techniques générales auxquelles devrait satisfaire un BWMS pour obtenir l'approbation par type.

Principes généraux de fonctionnement

4.2 Un BWMS doit satisfaire efficacement à la norme décrite à la règle D-2 sur les voyages courts et longs (c'est-à-dire les intervalles courts et longs entre le traitement et le rejet), quelle que soit la température, à moins que le système n'ait été construit précisément pour être utilisé dans des eaux spécifiques.

4.3 Après avoir été traitées, les eaux de ballast rejetées doivent être sans danger pour l'environnement sur les voyages courts et longs (c'est-à-dire les intervalles courts et longs entre le traitement et le rejet), quelle que soit la température.

4.4 La conception du BWMS doit tenir compte du fait que, quelle que soit la technologie employée par ce système, les organismes viables qui restent après le traitement peuvent se reproduire dans l'intervalle qui sépare le traitement du rejet.

Systèmes de gestion des eaux de ballast

4.5 Le BWMS doit être conçu et construit :

- .1 pour être robuste et capable de fonctionner à bord du navire;
- .2 pour le service auquel il est destiné;
- .3 pour atténuer tout danger pour les personnes à bord lorsqu'il est installé. Le matériel qui risque d'émettre des gaz/liquides dangereux doit disposer d'au moins deux moyens indépendants de détection et d'arrêt du BWMS (autrement dit, niveau de gaz dangereux atteignant la limite inférieure d'explosivité ou niveau de concentrations toxiques susceptibles de produire de graves effets sur la santé humaine); et
- .4 à l'aide de matériaux compatibles avec les substances utilisées, l'usage auquel il est destiné, les conditions de service auxquelles il sera soumis et les conditions ambiantes à bord.

4.6 Le BWMS ne doit ni contenir ni utiliser de substance de nature dangereuse à moins que ne soient prises des mesures d'atténuation des risques adéquates en matière de stockage, d'application, d'installation et de sécurité de la manutention qui soient jugées acceptables par l'Administration.

4.7 En cas de défaillance compromettant le bon fonctionnement du BWMS, des signaux d'alarme sonores et visuels doivent se déclencher à tous les postes depuis lesquels les opérations concernant le ballast sont commandées.

4.8 Toutes les pièces mobiles du BWMS susceptibles de s'user ou d'être endommagées doivent être aisément accessibles pour l'entretien. Le fabricant doit décrire clairement l'entretien de routine et les procédures de dépannage du BWMS dans le manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité. Toutes les opérations d'entretien et de réparation doivent être consignées.

4.9 Pour éviter toute manipulation intempestive du BWMS, il faut lui incorporer les éléments suivants :

- .1 tout accès au BWMS autre que celui qui est strictement nécessaire aux fins du paragraphe 4.8 doit obliger à casser un plomb de sécurité;
- .2 le cas échéant, le BWMS doit être construit de manière à déclencher une alarme visuelle chaque fois qu'il est mis en marche aux fins d'être nettoyé, étalonné ou réparé et ces opérations doivent être enregistrées par le matériel de contrôle et de surveillance; et
- .3 le BWMS doit être raccordé de telle façon que tout contournement du système déclenche une alarme et soit enregistré par le matériel de contrôle et de surveillance.

4.10 Il faut prévoir des moyens qui permettent de vérifier, lors des visites de renouvellement et conformément aux instructions du fabricant, le bon fonctionnement des composants du BWMS servant aux mesures. Un certificat d'étalonnage attestant de la date du dernier contrôle d'étalonnage doit être conservé à bord aux fins d'inspection. Seuls le fabricant ou des personnes autorisées par lui doivent effectuer les vérifications de la précision.

4.11 Le BWMS doit être doté de moyens simples et efficaces d'exploitation et de contrôle. Il doit être muni d'un système de contrôle tel que les services nécessaires à son bon fonctionnement soient assurés par l'intermédiaire des dispositifs requis.

4.12 S'il est censé être installé dans des emplacements se trouvant dans une zone potentiellement dangereuse, le BWMS doit être conforme aux règles de sécurité applicables à ces locaux. Toute installation électrique qui fait partie du BWMS doit être située dans une zone non potentiellement dangereuse, sinon l'Administration doit avoir certifié qu'elle peut être utilisée sans risque dans une zone potentiellement dangereuse. Toutes les pièces mobiles installées dans des zones potentiellement dangereuses doivent être disposées de manière à éviter la formation d'électricité statique.

4.13 Le BWMS doit être conçu de façon à ne pas mettre en danger la santé et la sécurité de l'équipage et à ne pas avoir d'interaction négative avec les systèmes et la cargaison du navire ni d'effets défavorables sur l'environnement. Il ne doit pas entraîner d'incidences à long terme sur la sécurité du navire et de l'équipage en ayant un effet corrosif sur le circuit de ballastage et autres espaces.

4.14 Il faut démontrer, à l'aide d'une modélisation mathématique et/ou de calculs, qu'une augmentation ou une réduction quelconque des dimensions du BWMS n'affectera pas le fonctionnement et l'efficacité ultérieurs du matériel à bord d'un navire du type et de la taille pour lesquels ce matériel sera certifié. Les fabricants doivent tenir compte pour ce faire des directives pertinentes élaborées par l'Organisation.

4.15 Les renseignements sur la mise à l'échelle doivent permettre à l'Administration de s'assurer que tout modèle réduit est au moins aussi fiable que le modèle mis à l'essai à terre. Il incombe à l'Administration de s'assurer que la mise à l'échelle employée est adaptée à la conception opérationnelle du BWMS.

4.16 L'installation d'essai à bord du navire doit avoir au minimum une capacité qui permette de poursuivre la validation de la modélisation mathématique et/ou des calculs aux fins de la mise à l'échelle et il faudrait de préférence que cette capacité corresponde à la limite supérieure de la capacité nominale du BWMS, sauf disposition contraire approuvée par l'Administration.

Matériel de contrôle et de surveillance

4.17 Les Administrations doivent veiller à ce que les BWMS ayant fait l'objet d'une approbation par type comportent un dispositif de contrôle et de surveillance capable de surveiller et d'enregistrer automatiquement un volume de données suffisant pour vérifier le bon fonctionnement du système. Le matériel de contrôle et de surveillance doit enregistrer le bon fonctionnement ou la défaillance du BWMS. Lorsque cela est possible dans la pratique, les paramètres des limitations de la conception des systèmes devraient être surveillés et enregistrés par le BWMS pour garantir un fonctionnement correct.

4.18 Le BWMS doit comprendre un appareil de contrôle qui surveille et règle automatiquement les doses ou intensités de traitement ou autres aspects du BWMS du navire qui, bien que n'affectant pas directement le traitement, sont nécessaires à la bonne administration du traitement voulu.

4.19 L'appareil doit être capable de produire (c'est-à-dire afficher, imprimer ou exporter) un rapport sur les paramètres d'autosurveillance pertinents, conformément à la partie 5 de l'Annexe, pour les besoins des inspections officielles ou de l'entretien, selon que de besoin.

4.20 Pour faciliter le respect de la règle B-2, le matériel de contrôle et de surveillance doit aussi pouvoir conserver les données en mémoire pendant au moins 24 mois. En cas de remplacement du matériel de contrôle et de surveillance, il doit y avoir un moyen garantissant que les données enregistrées avant le remplacement restent disponibles à bord pendant 24 mois.

4.21 Dans le cas des BWMS susceptibles d'émettre des gaz dangereux, un dispositif de détection des gaz par des circuits de sécurité redondants doit être installé dans le local où se trouve le BWMS et une alarme sonore et visuelle doit être déclenchée dans une zone locale et dans un poste de sécurité du BWMS doté d'effectifs en cas de fuite. Le dispositif de détection des gaz doit être conçu et mis à l'essai conformément à la norme CEI 60079-29-1 ou à d'autres normes reconnues jugées acceptables par l'Administration. Le BWMS doit être équipé d'un mécanisme de surveillance des gaz dangereux qui comporte des dispositifs d'arrêt indépendants.

4.22 Toutes les modifications apportées au logiciel du système à la suite de l'évaluation précédant les essais doivent être effectuées au moyen d'une procédure de traitement des modifications qui permettent d'en vérifier la traçabilité.

5 PROCÉDURE D'APPROBATION PAR TYPE

5.1 On trouvera ci-après une description des éléments exigés pour l'approbation par type d'un BWMS.

5.2 Le fabricant du matériel doit soumettre des renseignements sur la conception, la construction, l'exploitation et le fonctionnement du BWMS conformément à la partie 1 de l'Annexe, y compris des renseignements sur la qualité de l'eau et les paramètres d'exploitation qui sont importants pour le fonctionnement du matériel. Ces renseignements doivent servir de base à l'Administration pour procéder à une première évaluation du caractère approprié du système.

5.3 À la suite de l'évaluation effectuée par l'Administration préalablement aux essais, le BWMS doit subir des essais à terre, à bord et d'autres essais conformément aux procédures décrites dans les parties 2 et 3 de l'Annexe. Le BWMS mis à l'essai aux fins de l'approbation par type doit être un produit achevé et complet conforme aux prescriptions de la section 4 et il doit avoir été construit à partir des mêmes matériaux et suivant les mêmes procédures que ceux qui seront utilisés dans la construction des unités produites en série.

5.4 S'il est satisfait à toutes les prescriptions et procédures décrites dans les parties 2 et 3 de l'Annexe, ainsi qu'à toutes les autres prescriptions du présent Code, l'Administration délivre un certificat d'approbation par type conformément à la section 6.

5.5 Outre les paramètres prescrits pour les essais d'approbation par type indiqués aux paragraphes 2.29 et 2.46 de l'Annexe, les limitations du BWMS prévues à la conception, telles que présentées par son fabricant et validées par l'Administration, doivent être indiquées sur le certificat d'approbation par type. Ces limitations ne déterminent pas si le matériel peut ou non faire l'objet d'une approbation par type, mais fournissent des renseignements sur les conditions dans lesquelles on peut s'attendre à ce que le matériel fonctionne correctement au-delà des paramètres de mise à l'essai pour l'approbation par type.

5.6 Lorsque des systèmes de gestion des eaux de ballast qui ont obtenu une approbation par type sont installés à bord de navires, il faut effectuer une visite de l'installation conformément à la section 8.

5.7 La documentation soumise en vue de l'approbation doit comprendre au moins les éléments suivants :

- .1 une description et des schémas du BWMS;
- .2 le manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité;
- .3 une identification des risques;
- .4 les impacts sur l'environnement et sur la santé publique; et
- .5 les limitations de la conception du système.

6 PROCÉDURES D'APPROBATION ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS

6.1 Un BWMS qui satisfait en tous points aux prescriptions du présent Code peut être approuvé par l'Administration en vue de son installation à bord des navires. L'approbation doit prendre la forme d'un certificat d'approbation par type spécifiant les principales caractéristiques du BWMS et les limitations de la conception du système validées qui lui sont applicables. Ce certificat doit être établi conformément à la partie 7 de l'Annexe, suivant le modèle figurant dans l'appendice.

6.2 Un BWMS qui satisfait en tous points aux prescriptions du présent Code mais qui n'a pas été mis à l'essai pour toutes les températures et gammes de salinité indiquées dans la partie 2 de l'Annexe ne doit être approuvé par l'Administration que si les conditions d'exploitation limites correspondantes sont clairement indiquées sur le certificat d'approbation par type avec l'annotation "Conditions d'exploitation limites". Pour les valeurs limites, il faut consulter les limitations de la conception du système.

6.3 Un certificat d'approbation par type du BWMS doit être délivré pour l'application précise pour laquelle le système est approuvé, autrement dit pour les capacités, débits, gammes de salinité ou de températures d'eaux de ballast spécifiés, ou autres conditions d'exploitation ou situations limites, le cas échéant.

6.4 L'Administration délivre un certificat d'approbation par type du BWMS s'il est établi que le système satisfait à toutes les prescriptions énoncées dans les parties 1, 2, 3 et 4 de l'Annexe.

6.5 Les limitations de la conception du système doivent être indiquées sur le certificat d'approbation par type dans un tableau répertoriant chaque paramètre de qualité de l'eau et de fonctionnement, ainsi que les valeurs minimales et/ou maximales correspondantes pour lesquelles le BWMS est conçu pour satisfaire à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2.

6.6 Une Administration peut délivrer un certificat d'approbation par type du BWMS à l'issue d'essais déjà effectués sous la supervision d'une autre Administration. Dans les cas où une Administration décide d'approuver un BWMS sur la base d'essais effectués par une autre Administration afin qu'il soit installé à bord d'un navire exploité sous son autorité, elle peut le faire en délivrant le Certificat international de gestion des eaux de ballast.

6.7 Un certificat d'approbation par type peut uniquement être délivré à un BWMS dont l'Administration a déterminé qu'il utilise une substance active après que ce système a été approuvé par l'Organisation conformément à la règle D-3.2. En outre, l'Administration doit s'assurer, avant de délivrer le certificat d'approbation par type, que toute recommandation accompagnant l'approbation par l'Organisation a bien été prise en compte.

6.8 Il faut délivrer le certificat d'approbation par type en tenant compte des orientations élaborées par l'Organisation².

6.9 Un BWMS approuvé peut faire l'objet d'une approbation par type par d'autres Administrations souhaitant l'utiliser à bord de leurs navires. Si un BWMS approuvé par un pays ne reçoit pas l'approbation par type d'un autre pays, ces deux pays doivent se consulter en vue d'aboutir à un accord mutuellement acceptable.

6.10 Une Administration qui approuve un système de gestion des eaux de ballast doit transmettre rapidement à l'Organisation un rapport d'approbation par type conformément à la partie 6 de l'Annexe. Dès qu'elle reçoit un rapport d'approbation par type, l'Organisation doit le mettre rapidement à la disposition du public et des États Membres par des moyens appropriés.

6.11 Dans le cas où une approbation par type est entièrement fondée sur la mise à l'essai déjà effectuée sous la supervision d'une autre Administration, il faut que le rapport d'approbation par type soit établi et conservé et que l'Organisation soit informée de l'approbation.

² Se reporter à la validité des certificats d'approbation par type délivrés pour les produits marins (MSC.1/Circ.1221).

6.12 Dans le cas d'un BWMS qu'une Administration a précédemment approuvé par type en tenant compte des Directives (G8) révisées adoptées par la résolution MEPC.174(58), le fabricant doit, pour obtenir une approbation par type en vertu du présent Code, être tenu uniquement de soumettre à l'Administration les rapports d'essai et documents supplémentaires mentionnés dans le présent Code.

7 PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'INSTALLATION APRÈS L'APPROBATION PAR TYPE

7.1 Le BWMS doit être doté de dispositifs d'échantillonnage installés conformément aux directives élaborées par l'Organisation³ et disposés de manière à permettre le prélèvement d'échantillons représentatifs des eaux de ballast rejetées par le navire.

7.2 Des dispositifs de contournement ou de neutralisation appropriés doivent être installés pour garantir la sécurité du navire et du personnel et être utilisés en cas de situation d'urgence et ils doivent être raccordés au BWMS de manière que tout contournement du système déclenche une alarme. Tout contournement doit être enregistré par le matériel de contrôle et de surveillance et être consigné dans le registre des eaux de ballast.

7.3 La prescription du paragraphe 7.2 ne s'applique pas au transfert d'eau de ballast à l'intérieur du navire (opération effectuée pour corriger la gîte). Dans le cas des BWMS qui effectuent des transferts d'eau internes pouvant affecter la conformité du navire à la norme décrite à la règle D-2 (pour ce qui est de la circulation ou du traitement dans les citernes), l'enregistrement mentionné au paragraphe 7.2 doit recenser les opérations de transfert interne en question.

8 VISITE DE L'INSTALLATION ET PROCÉDURES DE MISE EN SERVICE APRÈS L'APPROBATION PAR TYPE

8.1 Les renseignements supplémentaires indiqués dans les paragraphes qui suivent sont destinés à faciliter l'exploitation et l'inspection des navires et à aider les navires et les Administrations à se préparer pour appliquer les procédures énoncées dans les Directives sur les visites requises en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats aux fins de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires⁴ élaborées par l'Organisation, qui décrivent l'examen des plans et des schémas de conception, ainsi que les différentes visites prescrites aux termes de la règle E-1.

8.2 L'Administration qui délivre le Certificat international de gestion des eaux de ballast doit s'assurer que la documentation suivante se trouve à bord sous une forme adéquate :

- .1 pour information, une copie du certificat d'approbation par type du BWMS;
- .2 le manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité du BWMS;
- .3 le plan de gestion des eaux de ballast du navire;
- .4 les spécifications relatives à l'installation, par exemple les plans d'installation, des schémas des circuits de tuyautages et des instruments, etc.; et

³ Se reporter aux Directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) (résolution MEPC.173(58)).

⁴ Se reporter aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2017 (résolution A.1120(30)).

- .5 les procédures de mise en service de l'installation.

8.3 Avant de délivrer le Certificat international de gestion des eaux de ballast après l'installation d'un BWMS, l'Administration devrait vérifier que :

- .1 l'installation du BWMS a été faite conformément aux spécifications techniques relatives à l'installation mentionnées au paragraphe 8.2.4;
- .2 le BWMS est conforme au certificat d'approbation par type du BWMS pertinent;
- .3 l'installation du BWMS dans son intégralité a été effectuée conformément aux spécifications du matériel fournies par le fabricant;
- .4 les orifices d'admission et de rejet en exploitation sont situés aux endroits indiqués sur le plan de l'installation de pompage et de tuyautages;
- .5 la qualité du travail d'installation est satisfaisante et les traversées de cloisons et les passages de tuyautages du circuit de ballast, en particulier, sont conformes aux normes pertinentes approuvées; et
- .6 les procédures de mise en service de l'installation sont achevées.

ANNEXE

PARTIE 1 – SPÉCIFICATIONS POUR L'ÉVALUATION DE LA DOCUMENTATION DES SYSTÈMES AVANT LES ESSAIS

1.1 Une documentation adéquate doit être préparée et soumise à l'Administration et être communiquée à l'organisme chargé de la mise à l'essai dans le cadre du processus d'approbation suffisamment longtemps avant la mise à l'essai envisagée pour l'approbation d'un BWMS. L'approbation de la documentation soumise doit être une condition préalable nécessaire pour effectuer des essais d'approbation indépendants.

1.2 Les documents doivent être fournis par le fabricant/concepteur à deux fins essentiellement : évaluer la mesure dans laquelle le BWMS est prêt à subir les essais d'approbation et évaluer les limitations de la conception du système et les procédures de validation proposées par le fabricant.

Documentation

1.3 La documentation à soumettre dans le cadre de l'évaluation de l'état de maturité du système doit comprendre au moins ce qui suit :

- .1 les spécifications techniques du BWMS, y compris au moins les éléments suivants :
 - .1 une description du BWMS et des procédés de traitement qu'il utilise, ainsi que les détails de tout permis requis;
 - .2 des renseignements adéquats, notamment des descriptions et des schémas des installations de pompage et de tuyautages, du câblage électrique/électronique, du dispositif de contrôle, des flux de déchets et des points d'échantillonnage. Ces renseignements devraient permettre de détecter les défaillances;
 - .3 la description des principaux composants et matériaux utilisés (y compris les certificats, le cas échéant);
 - .4 une liste du matériel indiquant tous les composants devant faire l'objet d'essais, y compris leurs spécifications, matériaux de construction et numéros de série;
 - .5 les spécifications de l'installation, indiquant les exigences définies par le fabricant concernant l'emplacement et le montage des composants, les dispositifs assurant l'intégrité des séparations entre les locaux sûrs et les locaux dangereux et l'agencement des tuyautages d'échantillonnage;
 - .6 des renseignements sur les caractéristiques et agencements des emplacements où le système doit être installé, notamment les caractéristiques des navires (dimensions, type et exploitation) auxquels est destiné le système. Ces renseignements peuvent constituer le rattachement entre le système et le plan de gestion des eaux de ballast du navire; et

- .7 une description des sous-produits du BWMS (par exemple, résidus du filtrage, concentré de centrifugation, déchets ou produits chimiques résiduels), y compris les mesures prévues pour gérer et éliminer correctement ces déchets;
- .2 le manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité, contenant au minimum :
 - .1 des consignes permettant d'assurer le bon fonctionnement du BWMS, y compris les procédures de rejet des eaux non traitées en cas de défaillance du matériel de traitement des eaux de ballast;
 - .2 les consignes requises pour la bonne installation du BWMS;
 - .3 des consignes d'entretien et de sécurité, soulignant la nécessité de tenir à jour les registres;
 - .4 les procédures de dépannage;
 - .5 les procédures d'urgence nécessaires pour sauvegarder le navire;
 - .6 tout renseignement supplémentaire jugé nécessaire pour exploiter le BWMS efficacement et en toute sécurité, par exemple la documentation fournie pour obtenir l'approbation en vertu de la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9) (résolution MEPC.169(57)); et
 - .7 les procédures d'étalonnage;
- .3 des renseignements sur toute identification des risques effectuée pour déceler des dangers potentiels et définir des mesures de contrôle appropriées, lorsque le BWMS ou les citernes de stockage des produits chimiques de traitement risquent d'émettre des gaz ou liquides dangereux;
- .4 des renseignements concernant les incidences sur l'environnement et la santé publique, y compris :
 - .1 l'identification des dangers potentiels pour l'environnement, fondée sur des études environnementales assez approfondies pour donner l'assurance qu'aucun effet nuisible n'est escompté;
 - .2 dans le cas des BWMS qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives, le dosage de toute substance active utilisée et la concentration maximale admissible du rejet;
 - .3 dans le cas de BWMS qui n'utilisent pas de substances actives ou de préparations en contenant mais dont on a des raisons de penser qu'ils entraîneront des modifications de la composition chimique des eaux traitées telles que leur rejet pourrait avoir des effets préjudiciables sur les eaux réceptrices, la documentation doit inclure les résultats des essais de toxicité des eaux traitées qui sont indiqués au paragraphe 2.19 de la présente Annexe; et

- .4 des renseignements suffisants pour aider l'organisme chargé des essais à identifier les problèmes qui pourraient se poser du point de vue de l'hygiène, de la sécurité ou de l'environnement, les besoins d'exploitation inhabituels (en personnel ou en matières) et toutes les questions liées à l'élimination des sous-produits ou déchets de traitement;
- .5 des renseignements concernant les limitations de la conception du système, y compris :
 - .1 l'identification de tous les paramètres connus auxquels est sensible la conception du BWMS;
 - .2 pour chaque paramètre, le fabricant doit annoncer une valeur minimale et/ou maximale pour laquelle le BWMS est en mesure de satisfaire à la norme de qualité décrite à la règle D-2; et
 - .3 la méthode proposée pour valider chaque limite de conception du système déclarée doit être indiquée, de même que les renseignements relatifs à la source, à la pertinence et à la fiabilité de la méthode;
- .6 un document de suivi du traitement des modifications logicielles et de la gestion des versions, indiquant toutes les modifications logicielles introduites dans le système après l'évaluation préalable aux essais, lesquelles doivent être effectuées suivant une procédure de traitement des modifications qui en garantisse la traçabilité. Le fabricant doit par conséquent présenter une procédure décrivant comment les changements seront traités et comment la gestion des versions sera assurée. Pour toute demande de modification, il faut au minimum relever et consigner les renseignements suivants :
 - .1 motif de la modification;
 - .2 spécifications du changement proposé;
 - .3 autorisation de la modification; et
 - .4 procès-verbal d'essai;
- .7 une description fonctionnelle comprenant une description écrite, accompagnée des schémas, diagrammes et figures nécessaires pour illustrer :
 - .1 la conception et la configuration du dispositif;
 - .2 l'ensemble des éléments fournis;
 - .3 le fonctionnement du dispositif, dont les fonctions de commande, de contrôle, d'alarme et de sécurité;
 - .4 les fonctions d'autodiagnostic et d'alarme; et
 - .5 les états de fonctionnement qui sont sûrs pour chaque fonction appliquée.

1.4 La documentation peut inclure les renseignements qui intéressent spécifiquement le montage d'essai à utiliser pour la mise à l'essai à terre conformément au présent Code. Ces renseignements devraient comprendre l'échantillonnage nécessaire pour garantir un bon fonctionnement, ainsi que toute autre information requise pour garantir une évaluation adéquate de l'efficacité et des effets du matériel. Les renseignements fournis devraient également indiquer que dans l'ensemble les normes relatives à l'environnement, à la santé et à la sécurité ont bien été respectées pendant la procédure d'approbation par type.

Évaluation de l'état de maturité du système

1.5 Au cours de l'évaluation de l'état de maturité du système, l'Administration doit s'assurer qu'il est satisfait à toutes les spécifications techniques énoncées dans la section 4 du présent Code, hormis celles qui seront évaluées pendant des essais ultérieurs.

1.6 Dans le cadre de cette évaluation, il faut examiner la conception et la construction du BWMS pour déterminer s'il existe des problèmes fondamentaux qui risqueraient de limiter la capacité du système à gérer les eaux de ballast de la façon envisagée par le fabricant ou à fonctionner en toute sécurité à bord des navires.

1.7 Les Administrations doivent s'assurer que des évaluations des risques adéquates, assorties de mesures préventives, ont été effectuées pour garantir la sécurité de l'exploitation du BWMS.

1.8 Dans un premier temps, le fabricant doit fournir des renseignements sur les conditions et procédures régissant l'installation, l'étalonnage et l'exploitation (entretien compris) du BWMS pendant sa mise à l'essai. Cette évaluation devrait aider l'organisme chargé des essais à identifier les problèmes qui pourraient se poser sur le plan de la santé ou de la protection de l'environnement, les exigences d'exploitation inhabituelles (en personnel ou en matériel) et toutes les questions liées à l'élimination des sous-produits ou des flux de déchets.

1.9 L'installation d'essai doit avoir une procédure en place pour traiter les écarts qui se produisent avant les essais et doit disposer d'un processus d'évaluation qui comprenne une méthode d'évaluation et de validation permettant de remédier à tout écart imprévu pouvant se produire au cours des essais. Les écarts par rapport à la méthode d'essai doivent tous être signalés.

1.10 Lors de l'évaluation de l'état de maturité du système, il faut recenser les principaux composants du BWMS. Par "principaux composants", on entend les composants qui ont une incidence directe sur la capacité du système à satisfaire à la norme de rejet décrite à la règle D-2 de la Convention BWM. Les principaux composants ne devraient pas être perfectionnés ni modifiés pendant les essais d'approbation par type. En cas de modification d'un composant principal, il faut soumettre à nouveau les conditions proposées pour la mise à l'essai, effectuer une nouvelle évaluation et procéder à de nouveaux essais à terre et à bord.

1.11 L'Administration peut accepter que des composants autres que des composants principaux soient remplacés par des composants ayant des spécifications équivalentes (approuvées d'une manière indépendante selon une norme d'exploitation reconnue ou équivalente) au cours de l'approbation par type. Le remplacement de composants autres que des composants principaux pendant les essais doit être notifié.

1.12 Les perfectionnements du BWMS qui concernent la sécurité de l'exploitation du système peuvent être autorisés pendant et après l'approbation par type et doivent être signalés. Si ces améliorations de la sécurité ont une incidence directe sur la capacité du

système à satisfaire à la norme décrite à la règle D-2, il faut les considérer comme des modifications apportées à un composant principal au sens du paragraphe 1.10 ci-dessus.

1.13 L'évaluation doit permettre de déterminer les composants du BWMS qui sont des consommables. L'Administration peut accepter que des consommables soient remplacés par des composants analogues au cours des essais d'approbation par type et tout remplacement doit être signalé.

Évaluation des limitations de la conception du système

1.14 L'évaluation des limitations de la conception du système doit être effectuée par l'Administration. Elle doit permettre d'évaluer le fondement de la déclaration du fabricant selon laquelle les limitations de la conception du système tiennent compte de tous les paramètres connus de qualité de l'eau et de fonctionnement auxquels la conception du BWMS est sensible du fait de leur importance pour la capacité du BWMS à satisfaire à la norme de qualité décrite à la règle D-2.

1.15 L'Administration doit également évaluer la pertinence et la fiabilité des méthodes proposées pour valider les valeurs minimales et/ou maximales déclarées pour chaque limitation de la conception du système. Ces méthodes peuvent comprendre des essais à effectuer pendant la mise à l'essai à terre, à bord ou au banc et/ou l'utilisation de données et/ou de modèles existants appropriés.

PARTIE 2 – SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA MISE À L'ESSAI ET AU FONCTIONNEMENT DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST EN VUE DE LEUR APPROBATION

2.1 L'Administration décide de la séquence des essais à terre et à bord. L'Administration doit vérifier que le BWMS mis à l'essai est le même que celui qui est décrit dans la partie 1 de l'Annexe et que les principaux composants sont tels que décrits dans les documents soumis conformément aux paragraphes 1.3.1.3 et 1.3.1.4 de l'Annexe.

Procédures d'assurance et de contrôle de la qualité

2.2 L'installation d'essai doit démontrer qu'elle est compétente pour effectuer des essais d'approbation par type valables de deux manières :

- .1 avoir mis en place un programme rigoureux d'assurance et de contrôle de la qualité approuvé, certifié et contrôlé par un organisme d'agrément indépendant, ou jugé satisfaisant par l'Administration; et
- .2 être capable de prouver son aptitude à effectuer des cycles d'essais valables en utilisant une eau témoin adéquate, un échantillonnage approprié et une analyse fiable des échantillons tenant compte des limitations de la méthode de détection.

Il incombe à l'Administration, ou à son représentant autorisé, de déterminer si l'installation d'essai est acceptable.

2.3 Le programme d'assurance et de contrôle de la qualité de l'installation d'essai doit comprendre les éléments suivants :

- .1 un plan de gestion de la qualité qui englobe les principes et la structure de la gestion du contrôle de la qualité au sein de l'organisme chargé des essais (y compris les sous-traitants et laboratoires externes);
- .2 un plan de projet d'assurance de la qualité qui définit les méthodes, procédures et protocoles d'assurance et de contrôle de la qualité qu'utilise l'installation d'essai pour mettre à l'essai les BWMS en général. Il recense les membres de l'équipe chargée des essais et inclut toutes les procédures opératoires normalisées pertinentes, généralement dans des appendices; et
- .3 un plan d'assurance de la qualité/des essais qui fournisse des détails spécifiques pour effectuer la mise à l'essai d'un BWMS donné en un lieu et un moment donnés. Le plan d'assurance de la qualité/des essais comprend des plans détaillés pour la mise en service du BWMS, les essais, la mise hors service et la notification des résultats. Il recense tous les organismes intervenant dans la mise à l'essai et contient la documentation et les déclarations du fabricant du BWMS sur la performance. Il recense également les données à consigner, les paramètres d'exploitation et problèmes qui définissent un cycle d'essais valable, les analyses de données à présenter dans le rapport de vérification et un programme de mise à l'essai. Des fonctions statistiques de répartition appropriées doivent être envisagées et utilisées pour l'analyse des données.

2.4 L'installation d'essai où est effectuée la mise à l'essai du BWMS doit être indépendante. Elle ne doit pas appartenir ni être affiliée au fabricant ou au fournisseur d'un quelconque système de gestion des eaux de ballast, ni au fabricant ou au fournisseur des principaux composants du système en question.

Éviter la partialité en matière d'échantillonnage

2.5 Le protocole d'échantillonnage doit faire en sorte que la mortalité des organismes soit réduite au minimum, par exemple en utilisant des vannes et débits adéquats pour contrôler les flux dans l'installation d'échantillonnage, en submergeant bien les filets pendant le prélèvement des échantillons, en contrôlant la durée du prélèvement et de la manutention des échantillons et en utilisant une méthode de concentration adéquate. Toutes les méthodes visant à éviter la partialité en matière d'échantillonnage doivent avoir été validées à la satisfaction de l'Administration.

Essais à bord du navire

2.6 Un cycle d'essais à bord comprend :

- .1 la prise d'eau de ballast du navire;
- .2 le traitement des eaux de ballast par le BWMS conformément au paragraphe 2.8.4 de la présente Annexe;
- .3 le stockage des eaux de ballast à bord du navire au cours d'un voyage; et
- .4 le rejet des eaux de ballast du navire.

2.7 La mise à l'essai du BWMS à bord d'un navire doit être effectuée par l'installation d'essai, qui doit être indépendante du fabricant du BWMS, alors que le système est exploité et entretenu par l'équipage du navire conformément au manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité.

Critères de réussite de la mise à l'essai à bord

2.8 Pour permettre d'évaluer la performance de l'installation du BWMS à bord d'un ou de plusieurs navires, il faut fournir les renseignements et résultats suivants, à la satisfaction de l'Administration :

- .1 plan des essais, à fournir avant la mise à l'essai;
- .2 dans le cas d'un BWMS placé à l'intérieur d'une conduite, documentation attestant que le système est adapté à la capacité de débit de la pompe de ballast pour sa capacité nominale de traitement;
- .3 dans le cas d'un BWMS en citerne, documentation attestant que le système est adapté au volume d'eau de ballast qu'il est censé traiter au cours d'une période de temps donnée;
- .4 la quantité d'eau de ballast mise à l'essai pendant le cycle d'essais à bord doit correspondre aux opérations de ballastage habituelles du navire et le BWMS doit fonctionner à la capacité nominale de traitement pour laquelle il est censé être approuvé;
- .5 documentation attestant que le rejet effectué à l'issue de chaque cycle d'essais valable était conforme à la règle D-2. Pour qu'un essai soit valable, l'eau prise, s'agissant des eaux de ballast à traiter, doit contenir une concentration d'organismes viables dix fois supérieure aux valeurs maximales autorisées en vertu de la règle D-2.1;
- .6 régime d'échantillonnage et volumes d'échantillons à analyser :
 - .1 pour le dénombrement des organismes viables d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 µm :
 - .1 des prélèvements d'eau entrante doivent être recueillis pendant toute la durée de la prise pour former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon doit être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Le volume total de l'échantillon doit être d'au moins 1 m³, sauf si un volume inférieur a été validé comme assurant un échantillonnage représentatif des organismes;
 - .2 l'eau traitée rejetée doit être prélevée sur toute la durée du rejet à partir de la/des citerne(s) et former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon peut être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Le volume total de l'échantillon doit être d'au moins 3 m³;

- .3 si les échantillons sont concentrés aux fins du dénombrement des organismes, les organismes doivent être concentrés à l'aide d'un tamis dont la taille des mailles, dans la diagonale, ne dépasse pas 50 µm. Seuls les organismes d'une taille minimale supérieure à 50 µm doivent être dénombrés; et
 - .4 il faut analyser le volume entier de l'échantillon, sauf si le nombre total d'organismes est élevé, par exemple égal à 100. Dans ce cas, la densité moyenne peut être extrapolée à partir d'un sous-échantillon bien mélangé, à l'aide d'une méthode validée;
- .2 pour le dénombrement des organismes viables d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 µm et inférieure à 50 µm :
- .1 des prélèvements d'eau entrante doivent être recueillis pendant toute la durée de la prise pour former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon doit être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Il faut prélever un échantillon d'au moins 10 litres, lequel peut être fractionné en vue d'expédier un sous-échantillon au laboratoire, sous réserve que ce sous-échantillon soit représentatif et d'au moins 1 litre. Au minimum trois sous-échantillons de 1 ml doivent faire l'objet d'une analyse complète aux fins du dénombrement des organismes;
 - .2 l'eau traitée rejetée doit être prélevée sur toute la durée du rejet à partir de la/des citerne(s) et former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon peut être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Il faut prélever un échantillon d'au moins 10 litres, lequel peut être fractionné en vue d'expédier un sous-échantillon au laboratoire, sous réserve que ce sous-échantillon soit représentatif et d'au moins 1 litre. Au moins six sous-échantillons de 1 ml doivent faire l'objet d'une analyse complète aux fins du dénombrement des organismes;
 - .3 l'échantillon ne devrait pas être concentré pour l'analyse, à moins que la procédure n'ait été validée. Seuls les organismes d'une taille minimale supérieure à 10 µm et inférieure à 50 µm doivent être dénombrés; et
 - .4 il faut analyser le volume entier de l'échantillon, sauf si le nombre total d'organismes est élevé, par exemple égal à 100. Dans ce cas, la densité moyenne peut être extrapolée à partir d'un sous-échantillon bien mélangé, à l'aide d'une méthode validée;

- .3 pour l'évaluation des bactéries :
 - .1 pour les échantillons d'eau prise et rejetée, il faudrait utiliser l'échantillon d'au moins 10 litres décrit aux paragraphes 2.8.6.2.1 et 2.8.6.2.2 ou un autre échantillon d'au moins 10 litres prélevé de manière semblable, duquel un sous-échantillon d'au moins 1 litre peut être transféré dans un récipient stérile pour être analysé;
 - .2 il faut analyser au moins trois sous-échantillons d'un volume adéquat prélevés du sous-échantillon de 1 litre décrit ci-dessus pour déterminer la présence d'unités formant colonie des bactéries énumérées à la règle D-2; et
 - .3 les essais toxicogéniques prescrits doivent être effectués dans un laboratoire dûment agréé. Si aucun laboratoire agréé n'est disponible, la méthode d'analyse peut être validée à la satisfaction de l'Administration;
- .7 les cycles d'essais, y compris les cycles d'essais non valables, doivent être effectués sur une période d'au moins six mois;
- .8 trois cycles d'essais consécutifs satisfaisant à la règle D-2 doivent être effectués. Les cycles d'essais non valables n'affectent pas la séquence des cycles;
- .9 la période d'essai à bord de six mois commence et prend fin à l'achèvement d'un cycle d'essais concluant ou d'un cycle d'essais non valable qui satisfait à la norme de la règle D-2. Les trois cycles d'essais consécutifs et valables au sens du paragraphe 2.8.8 doivent être suffisamment espacés sur la période de six mois;
- .10 l'eau utilisée pour les cycles d'essais doit être caractérisée en fonction de sa salinité, de sa température, de ses particules de carbone organique, de la quantité totale de solides en suspension et de la quantité de carbone organique dissous; et
- .11 il faut aussi indiquer les renseignements ci-après concernant le fonctionnement du système pendant toute la période d'essai :
 - .1 documentation de toutes les opérations liées aux eaux de ballast, y compris les volumes d'eau prise et d'eau rejetée et les lieux de prise et de rejet, en précisant si les conditions météorologiques étaient mauvaises et à quel endroit;
 - .2 documentation attestant que le BWMS a fonctionné en continu pendant toute la période d'essai pour toutes les opérations normales de ballastage et de déballastage du navire;
 - .3 documentation décrivant en détail les paramètres de qualité de l'eau recensés par l'organisme d'essai qui devraient être indiqués selon qu'il convient et dans la mesure du possible;

- .4 raisons pour lesquelles un cycle d'essais n'était pas valable ou pour lesquelles un rejet ne satisfaisait pas à la norme décrite à la règle D-2, lesquelles doivent être examinées et notifiées à l'Administration;
- .5 documentation de l'entretien programmé dont le système a fait l'objet au cours de la période d'essai;
- .6 documentation de l'entretien non programmé et des réparations dont le système a fait l'objet au cours de la période d'essai;
- .7 documentation des paramètres mécaniques dont il a été vérifié qu'ils étaient adaptés au système considéré; et
- .8 un rapport décrivant en détail le fonctionnement du matériel de contrôle et de surveillance.

Mise à l'essai à terre

2.9 La mise à l'essai à terre permet d'obtenir des données dans le but de déterminer l'efficacité biologique et l'acceptabilité environnementale du BWMS pour lequel l'approbation par type est demandée. La mise à l'essai aux fins d'approbation vise à garantir la reproductibilité et la comparabilité du système avec d'autres matériels de traitement.

2.10 Toute limitation du BWMS ayant une incidence sur la procédure d'essai décrite ici doit être dûment consignée et évaluée par l'Administration.

2.11 L'installation d'essai comprenant le BWMS doit fonctionner de la manière décrite dans le manuel d'exploitation, d'entretien et de sécurité qui a été fourni pendant au moins cinq cycles d'essais consécutifs concluants pour chaque salinité.

2.12 Un cycle d'essais à terre doit comprendre la prise d'eau de ballast par pompage, le stockage de l'eau de ballast, le traitement de l'eau de ballast à l'intérieur du BWMS (sauf dans les citernes témoins) et le rejet des eaux de ballast par pompage. La séquence de ces opérations dépend du système considéré.

2.13 Au moins deux cycles d'essais doivent être effectués pour chaque salinité contrôlée afin d'évaluer s'il est satisfait à la norme D-2 en utilisant le temps de rétention minimal spécifié par le fabricant du BWMS.

2.14 Les installations d'essai qui procèdent à l'identification des produits chimiques pertinents et aux essais de toxicité des eaux de ballast traitées provenant de cycles d'essais pour lesquels le temps de stockage est inférieur ou supérieur à cinq jours doivent s'assurer que des volumes suffisants d'eaux traitées sont recueillis après cinq jours, ou sont mis de côté après les essais de performance, afin que l'on puisse déterminer s'il est satisfait aux prescriptions des directives⁵ élaborées par l'Organisation aux fins de l'approbation des BWMS qui utilisent des substances actives pour au moins un cycle d'essais par salinité.

2.15 La mise à l'essai du BWMS à terre doit être indépendante du fabricant du système.

⁵ Se reporter à la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9) (résolution MEPC.169(57)).

2.16 Les essais doivent utiliser les différentes caractéristiques d'eau séquentiellement de la manière indiquée aux paragraphes 2.29 et 2.31 de la présente Annexe.

2.17 Le BWMS doit être mis à l'essai à sa capacité nominale de traitement ou de la manière indiquée aux paragraphes 2.25 à 2.28 de la présente Annexe pour chaque cycle d'essais. Pendant ces essais, le matériel doit fonctionner de façon conforme aux spécifications.

2.18 L'analyse de l'eau traitée rejetée à la suite de chaque cycle d'essais doit déterminer si le rejet satisfait à la règle D-2.

2.19 L'analyse de l'eau traitée rejetée à la suite du ou des cycles d'essais pertinents doit également servir à évaluer la formation de produits chimiques pertinents ainsi que la toxicité de l'eau rejetée dans le cas des BWMS qui utilisent des substances actives. La même évaluation doit être effectuée pour les BWMS qui n'utilisent pas de substances ou de préparations actives mais dont on a des raisons de penser qu'ils entraîneront des modifications de la composition chimique des eaux traitées qui risquent d'avoir des effets préjudiciables sur les eaux réceptrices où le rejet est effectué. Il faut effectuer des essais de toxicité de l'eau traitée rejetée en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation⁶.

Installation d'essai à terre

2.20 L'installation d'essai à utiliser pour les essais d'approbation doit être représentative des caractéristiques et configurations des types de navires à bord desquels le système est destiné à être installé. L'installation d'essai doit donc comprendre au moins les éléments suivants :

- .1 l'intégralité du BWMS à mettre à l'essai;
- .2 le circuit de pompage et de tuyautages; et
- .3 la citerne de stockage qui simule une citerne de ballast, construite de telle manière que l'eau de la citerne soit complètement protégée de la lumière.

2.21 Les citernes témoins simulant des citernes d'eaux de ballast traitées doivent :

- .1 avoir une capacité minimale de 200 m³;
- .2 respecter les pratiques normalisées du secteur en matière de conception et de construction des navires et comporter des revêtements de surface satisfaisant à la Norme de comportement des revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers (résolution MSC.215(82)); et
- .3 comporter le minimum de modifications nécessaires pour garantir l'intégrité des structures à terre.

2.22 Les citernes témoins simulant des citernes d'eaux de ballast traitées doivent avoir des structures internes normales, y compris des orifices de vidange et d'assèchement.

⁶ Se reporter aux paragraphes 5.2.3 à 5.2.7 de la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9) (résolution MEPC.169(57)).

2.23 Il faut nettoyer l'installation d'essai sous pression à l'eau du robinet, puis la sécher et la balayer pour en éliminer tous les petits débris, organismes et autres déchets, avant de commencer les procédures de mise à l'essai, ainsi qu'entre deux cycles d'essais.

2.24 L'installation d'essai doit comporter des moyens de procéder à un échantillonnage de la manière décrite dans les paragraphes 2.40 et 2.41 de la présente Annexe, ainsi que des dispositifs permettant d'alimenter le système en eau de la manière spécifiée aux paragraphes 2.29, 2.30, 2.33 et 2.34 de la présente Annexe. La configuration de l'installation doit être conforme dans chaque cas à celle qui a été spécifiée et approuvée en vertu de la procédure décrite dans la section 7 du présent Code.

Mise à l'échelle du système de gestion des eaux de ballast

2.25 La mise à l'échelle du BWMS devrait tenir compte des directives élaborées par l'Organisation⁷. L'Administration doit vérifier que la mise à l'échelle convient à la conception pratique du BWMS.

2.26 Les BWMS qui comportent au moins un élément ayant une capacité nominale de traitement inférieure ou égale à 200 m³/h ne doivent pas être réduits.

2.27 Dans le cas des BWMS qui comportent au moins un élément ayant une capacité nominale de traitement supérieure à 200 m³/h ou à 1 000 m³/h, la mise à l'essai à terre doit remplir les conditions décrites ci-dessous. Pour la mise à l'essai à terre, le matériel de traitement en ligne peut être réduit, mais uniquement s'il est tenu compte des critères suivants :

- .1 les BWMS qui comportent au moins un élément ayant une capacité nominale de traitement supérieure à 200 m³/h mais inférieure à 1 000 m³/h peuvent être réduits à une échelle de 1:5 au maximum, mais sous réserve de ne pas tomber au-dessous de 200 m³/h; et
- .2 les BWMS qui comportent au moins un élément ayant une capacité nominale de traitement égale ou supérieure à 1 000 m³/h peuvent être réduits à une échelle de 1:100 au maximum, mais sous réserve de ne pas tomber au-dessous de 200 m³/h.

2.28 Le matériel de traitement en citerne doit être mis à l'essai à une échelle qui permette d'en vérifier l'efficacité en grandeur réelle. L'installation d'essai doit être jugée satisfaisante par le fabricant et être approuvée par l'Administration.

Configuration de l'essai à terre – critères auxquels l'eau doit répondre à l'entrée et à la sortie du système

2.29 Pour toute série de cycles d'essais donnée (cinq cycles constituant une série), il faut choisir une gamme de salinités pour chaque cycle. Suivant la salinité de l'eau utilisée dans la configuration d'essai retenue pour un cycle d'essais (eau douce, eau saumâtre et eau de mer), chaque catégorie doit contenir des quantités de carbone dissous et de particules correspondant aux combinaisons figurant dans le tableau ci-dessous. Tout écart par rapport aux gammes de salinités de l'eau de mer et de l'eau saumâtre indiquées dans ce tableau doit être notifié et les essais en question ne doivent pas être moins exigeants pour le BWMS qu'ils ne l'auraient été en l'absence d'écart.

⁷ Se reporter aux Directives sur la mise à l'échelle des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWM.2/Circ.33/Rev.1).

	Salinité		
	Eau de mer : 28-36 PSU	Eau saumâtre : 10-20 PSU	Eau douce : < 1 PSU
Carbone organique dissous (COD)	> 1 mg/l	> 5 mg/l	> 5 mg/l
Carbone organique en particules (POC)	> 1 mg/l	> 5 mg/l	> 5 mg/l
Total de solides en suspension (TSS)	> 1 mg/l	> 50 mg/l	> 50 mg/l

2.30 La source de l'eau d'essai doit être naturelle. Toute augmentation du carbone organique, dissous ou en particules, ou des solides en suspension dans l'eau d'essai pour parvenir à la teneur minimale requise doit être validée et approuvée par l'Administration. Les constituants du carbone organique dissous naturel étant complexes et avant tout d'ordre aromatique, le type de carbone organique dissous que l'on ajoute est particulièrement déterminant lorsqu'il s'agit d'évaluer la performance d'un système de gestion des eaux de ballast. La validation doit garantir que les propriétés pertinentes de l'eau enrichie (telles que la demande en oxydants/la dégradation de l'oxydant résiduel total et l'absorption d'UV dans la gamme comprise entre 200 et 280 nm, la production de sous-produits de la désinfection et la distribution granulométrique des solides en suspension) sont équivalentes, en mg/l, à celles de l'eau naturelle qui répondrait, en termes quantitatifs, aux conditions de mise à l'essai. De plus, la validation doit garantir que l'augmentation ne fausse pas les essais en faveur ou au détriment d'un processus de traitement spécifique. Le procès-verbal d'essai doit indiquer les principes retenus pour procéder au choix, à l'utilisation et à la validation de l'augmentation.

2.31 Le BWMS doit être mis à l'essai dans les conditions pour lesquelles il sera approuvé. Pour qu'un système obtienne un certificat d'approbation par type sans restriction quant à la salinité, il faut effectuer une série de cycles d'essais dans chacune des trois gammes de salinités avec les teneurs correspondantes en carbone dissous et en particules prescrites au paragraphe 2.29 ci-dessus. Si l'on utilise des gammes de salinités voisines de celles qui sont indiquées dans le tableau ci-dessus, il faut respecter un écart d'au moins 10 PSU.

2.32 Utilisation d'organismes d'essai normalisés :

- .1 il est permis d'utiliser des organismes d'essai normalisés s'il est constaté à l'installation d'essai que les niveaux de charge existant naturellement dans l'eau sont tels qu'ils en demandent un supplément. L'utilisation d'organismes d'essai normalisés ne doit pas être considérée comme une pratique normalisée et l'Administration doit dans tous les cas vérifier que la sélection, le nombre et l'utilisation d'organismes d'essai normalisés supplémentaires garantit que la charge imposée au BWMS constitue un essai suffisamment robuste. L'utilisation d'organismes d'essai normalisés ne doit pas fausser un essai en faveur ou au détriment d'un procédé de traitement spécifique. Les organismes d'essai normalisés doivent être isolés localement pour que le risque pour l'environnement local soit réduit au minimum; aucun organisme allogène pouvant nuire à l'environnement ne doit être utilisé;
- .2 les procédures, procédés et orientations concernant l'utilisation d'organismes d'essai normalisés doivent reposer sur les données scientifiques disponibles les plus pertinentes et les plus récentes. Ces procédures, procédés et orientations doivent faire partie des régimes d'assurance de la qualité des installations d'essai; et
- .3 l'utilisation d'organismes d'essai normalisés doit être consignée dans le procès-verbal d'essai, avec la mention de leurs concentrations et espèces. Ce procès-verbal doit contenir des renseignements sur l'évaluation et la justification de l'utilisation d'organismes d'essai normalisés, une évaluation

de l'effet que leur utilisation a sur d'autres paramètres d'essai et des effets qu'elle peut avoir sur l'essai en cours. Les renseignements figurant dans le procès-verbal doivent rendre compte des effets aussi bien positifs que négatifs de l'utilisation d'organismes d'essai normalisés.

2.33 L'eau entrante doit contenir :

- .1 des organismes d'essai d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 µm, qui doivent être présents à une densité totale de 10^6 de préférence mais qui ne soit pas inférieure à 10^5 individus par mètre cube, et doivent représenter au moins cinq espèces d'au moins trois phylums différents ou divisions différentes;
- .2 des organismes d'essai d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 µm mais inférieure à 50 µm, qui doivent être présents à une densité totale de 10^4 de préférence mais qui ne soit pas inférieure à 10^3 individus par ml, et doivent représenter au moins cinq espèces d'au moins trois phylums différents ou divisions différentes;
- .3 des bactéries hétérotrophiques, qui doivent être présentes à une densité d'au moins 10^4 bactéries vivantes par ml; et
- .4 une diversité d'organismes, qui doit être documentée suivant les classes de taille mentionnées ci-dessus, que l'on ait utilisé des combinaisons d'organismes naturels ou des organismes de culture pour obtenir la densité et la variété d'organismes requises.

2.34 Les bactéries suivantes n'ont pas besoin d'être introduites dans l'eau servant d'influent mais doivent être mesurées à l'entrée de l'influent et au moment du rejet :

- .1 bactéries coliformes;
- .2 groupe des entérocoques;
- .3 *vibrio cholerae*; et
- .4 bactéries hétérotrophiques.

2.35 Si des organismes de culture sont utilisés, la réglementation locale applicable en matière de quarantaine doit être prise en considération pendant la fabrication des cultures et le rejet.

Contrôle et échantillonnage à terre

2.36 Il faut mesurer les variations du nombre d'organismes d'essai après traitement et pendant le stockage dans la citerne d'eaux de ballast simulée à l'aide des méthodes décrites dans la partie 4 de la présente Annexe (paragraphe 4.5 à 4.7).

2.37 Il faut vérifier que le matériel de traitement fonctionne dans les limitations des paramètres spécifiés, tels que la consommation d'énergie et le débit, au cours du cycle d'essais.

2.38 La gamme des débits d'exploitation qu'un BWMS est censé atteindre en service, aux débits d'exploitation maximal et minimal (lorsque cela est approprié pour cette technologie), doit être vérifiée en aval du filtre sur le refoulement de la pompe. La gamme des débits peut être obtenue à partir d'essais empiriques ou par modélisation mathématique. Lorsque la technologie utilisée le permet, la démonstration de l'efficacité du système à faible débit doit refléter la nécessité de réduire le débit pendant les dernières phases des opérations de ballastage.

2.39 Les paramètres environnementaux, tels que le pH, la température, la salinité, l'oxygène dissous, le total de solides en suspension, le carbone organique dissous, le carbone organique en particules et la turbidité (unité de turbidité nominale, NTU), doivent être mesurés au moment où les échantillons décrits sont prélevés.

2.40 Les échantillons doivent être prélevés pendant les essais aux fins de déterminer l'efficacité biologique aux moments et aux endroits suivants : immédiatement en amont du matériel de traitement, immédiatement en aval du matériel de traitement et au moment du rejet à l'issue du temps de rétention approprié.

2.41 Les cycles de contrôle et de traitement peuvent être effectués simultanément ou successivement. Des échantillons témoins doivent être prélevés de la manière prescrite au paragraphe 2.40 ci-dessus et au niveau de l'eau entrante et de l'eau rejetée.

2.42 Il faut prévoir des moyens ou installations d'échantillonnage permettant de prélever des échantillons représentatifs de l'eau traitée et de l'eau témoin qui aient aussi peu d'effets défavorables que possible sur les organismes.

2.43 Il faut recueillir les échantillons décrits aux paragraphes 2.40 et 2.41 ci-dessus en tenant compte du régime d'échantillonnage et des volumes d'échantillons à analyser suivants :

- .1 pour le dénombrement des organismes viables d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 µm :
 - .1 des prélèvements d'eau entrante doivent être effectués pendant toute la durée de la prise pour former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon doit être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Le volume total de l'échantillon doit être égal à au moins 1 m³, sauf si un volume inférieur a été validé comme assurant un échantillonnage représentatif des organismes;
 - .2 les eaux témoins et les eaux traitées rejetées doivent être prélevées pendant toute la durée du rejet à partir de la ou des citerne(s) pour former un seul échantillon intégré en fonction du temps. Ils peuvent être prélevés en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Le volume total de l'échantillon doit être d'au moins 3 m³;
 - .3 si les échantillons sont concentrés aux fins du dénombrement des organismes, les organismes doivent être concentrés à l'aide d'un tamis dont la taille des mailles, dans la diagonale, ne dépasse pas 50 µm. Seuls les organismes d'une taille minimale supérieure à 50 µm doivent être dénombrés; et

- .4 il faut analyser le volume entier de l'échantillon, sauf si le nombre total d'organismes présents est élevé, par exemple égal à 100. Dans ce cas, la densité moyenne peut être extrapolée à partir d'un sous-échantillon bien mélangé à l'aide d'une méthode validée;
- .2 pour le dénombrement des organismes viables d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 µm et inférieure à 50 µm :
 - .1 des prélèvements d'eau entrante doivent être effectués pendant toute la durée de la prise pour former un seul échantillon intégré en fonction du temps. L'échantillon doit être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Il faut prélever un échantillon d'au moins 10 litres, duquel un sous-échantillon peut être recueilli pour être transporté au laboratoire, pourvu qu'il soit représentatif de l'échantillon et soit d'au minimum 1 litre. Au minimum trois sous-échantillons de 1 ml doivent faire l'objet d'une analyse complète aux fins du dénombrement des organismes;
 - .2 les eaux témoins et les eaux traitées rejetées doivent être prélevées en tant qu'échantillon intégré dans le temps pendant toute la durée du rejet à partir de la ou des citerne(s). L'échantillon doit être prélevé en continu ou de manière séquentielle (par exemple au début, au milieu et à la fin de l'opération). Il faut prélever un échantillon d'au moins 10 litres, duquel un sous-échantillon peut être recueilli pour être transporté au laboratoire, pourvu qu'il soit représentatif de l'échantillon et soit d'au minimum 1 litre. Au minimum six sous-échantillons de 1 ml doivent faire l'objet d'une analyse complète aux fins du dénombrement des organismes;
 - .3 l'échantillon ne peut pas être concentré pour l'analyse, à moins que la procédure n'ait été validée. Seuls les organismes d'une taille minimale supérieure à 10 µm et inférieure à 50 µm doivent être dénombrés; et
 - .4 il faut analyser le volume entier de l'échantillon, sauf si le nombre total d'organismes présents est élevé, par exemple égal à 100. Dans ce cas, la densité moyenne peut être extrapolée à partir d'un sous-échantillon bien mélangé à l'aide d'une méthode validée; et
- .3 pour l'évaluation des bactéries :
 - .1 pour les échantillons d'eau entrante et d'eau rejetée, il faudrait utiliser l'échantillon d'au moins 10 litres décrit aux paragraphes 2.8.6.2.1 et 2.8.6.2.2 ci-dessus, respectivement, ou un autre échantillon d'au moins 10 litres prélevé de manière semblable, duquel un sous-échantillon d'au moins 1 litre peut être transféré dans un récipient stérile aux fins d'analyse;
 - .2 il faut analyser au minimum trois sous-échantillons d'un volume approprié prélevés du sous-échantillon de 1 litre décrit ci-dessus pour déterminer la présence d'unités formant colonie des bactéries énumérées à la règle D-2; et

- .3 les essais toxicogéniques prescrits doivent être effectués dans un laboratoire agréé de manière appropriée. Si aucun laboratoire agréé n'est disponible, la méthode d'analyse peut être validée à la satisfaction de l'Administration.

2.44 Il faut analyser les échantillons aussitôt que possible après leur prélèvement et les analyser vivants dans les six heures qui suivent ou bien les traiter de manière à pouvoir les analyser correctement.

2.45 Si au cours d'un cycle d'essais, les résultats obtenus pour le rejet d'eau témoin indiquent une concentration inférieure ou égale à dix fois les valeurs prescrites à la règle D-2.1, le cycle d'essais n'est pas valable.

Température

2.46 L'efficacité de la performance d'un BWMS dans une gamme de températures des eaux de ballast allant de 0 à 40 °C (2 à 40 °C pour l'eau douce) et d'une température moyenne allant de 10 à 20 °C doit faire l'objet d'une évaluation vérifiée par l'Administration.

2.47 Cette évaluation peut inclure :

- .1 la mise à l'essai lors d'essais à terre, à bord, en laboratoire ou au banc d'essai; et/ou
- .2 l'utilisation de données et/ou de modèles existants, à condition que leur source, leur caractère approprié et leur fiabilité soient documentés.

2.48 Le rapport soumis à l'Administration doit contenir toute la documentation (y compris les procédures, méthodes, données, modèles, résultats, explications et remarques) associée à l'évaluation de la température. Le rapport doit contenir au minimum les éléments d'information indiqués au paragraphe 2.57 de la présente Annexe.

Évaluation de la régénération

2.49 L'évaluation de la régénération des organismes doit être effectuée d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration dans le cadre d'essais effectués à terre et/ou à bord, avec au moins deux cycles d'essais pour chaque salinité.

2.50 Dans le cas des essais effectués à terre avec un temps de rétention inférieur à cinq jours, un volume suffisant d'eau prélevée traitée doit être conservé dans des conditions semblables à celles qui prévalent dans la citerne de rétention. Dans le cas d'un essai effectué à bord, l'eau doit être conservée à bord pour l'évaluation de la régénération lors d'un cycle d'essais à bord. Un essai supplémentaire au banc d'essai peut être utilisé pour compléter l'essai effectué à terre et/ou à bord.

2.51 Dans le cas d'un BWMS qui inclut des procédés mécaniques, physiques, chimiques et/ou biologiques destinés à tuer, rendre inoffensifs ou éliminer des organismes dans les eaux de ballast au moment du rejet ou de manière continue entre la prise et le rejet, la régénération doit être évaluée conformément aux sections "Essais à bord du navire" et "Mise à l'essai à terre" de la présente Annexe avec un temps de rétention égal à cinq jours au moins.

2.52 Dans les autres cas, le dénombrement des organismes permettant d'évaluer la régénération doit être effectué au moins cinq jours après l'achèvement de tous les procédés mécaniques, physiques, chimiques et/ou biologiques censés tuer, rendre inoffensifs ou éliminer les organismes présents dans les eaux de ballast.

2.53 La neutralisation des eaux de ballast que le BWMS doit effectuer doit survenir à la fin du temps de rétention et immédiatement avant le dénombrement des organismes.

2.54 L'évaluation de la régénération n'a pas pour objet d'évaluer la contamination dans les citernes à ballast ou les tuyautages qui pourrait par exemple découler de la présence d'eaux non traitées ou de sédiments résiduels.

2.55 Il faut soumettre à l'Administration un rapport contenant toute la documentation (y compris les procédures, méthodes, données, modèles, résultats, explications et remarques) associée à l'évaluation de la régénération. Ce rapport doit inclure au minimum les éléments d'information indiqués au paragraphe 2.57 de la présente Annexe.

Procès-verbal d'essai

2.56 Une fois les essais d'approbation achevés, un procès-verbal doit être soumis à l'Administration. Ce procès-verbal d'essai doit contenir des renseignements sur la conception de l'essai, les méthodes d'analyse, les résultats de ces analyses pour chaque cycle d'essais (y compris les cycles d'essais non valables), les registres d'entretien du BWMS et tout effet du BWMS observé sur le circuit de ballastage du navire (comme les pompes, tuyaux, citernes, vannes). Les procès-verbaux des essais à bord doivent inclure des renseignements sur la durée d'exploitation totale et en continu du BWMS.

2.57 Les procès-verbaux soumis conformément au paragraphe 2.56 ci-dessus doivent contenir au minimum les éléments suivants :

- .1 le nom et l'adresse du laboratoire qui a effectué ou surveillé les inspections, les essais ou les évaluations et, le cas échéant, son agrément national ou sa certification en matière de gestion de la qualité;
- .2 le nom du fabricant;
- .3 l'appellation commerciale, la désignation du produit (telle que les numéros de série) et une description détaillée de l'équipement ou du matériel inspecté, mis à l'essai ou évalué;
- .4 l'heure, la date et le lieu de chaque inspection, essai ou évaluation aux fins d'approbation;
- .5 le nom et le titre de chaque personne qui a effectué les essais et les évaluations, les a surveillés et y a assisté;
- .6 un résumé analytique;
- .7 une introduction et un rappel des faits;
- .8 pour chaque cycle d'essais, inspection ou évaluation effectués, une brève description des éléments suivants :
 - .1 la conception expérimentale;

- .2 les méthodes et procédures;
 - .3 les résultats et observations, y compris une description de chaque cycle d'essais non valable (dans le cas d'un rapport mentionné dans la partie 2 de la présente Annexe) et une comparaison avec la performance escomptée; et
 - .4 dans le cas des essais effectués à terre, les conditions d'essai, y compris une description de la préparation de l'eau témoin conformément aux dispositions du paragraphe 2.30 de la présente Annexe;
- .9 une description ou des photographies des procédures et appareils utilisés au cours des inspections, des essais ou des évaluations, ou un renvoi à un autre document qui contienne une description ou des photographies appropriées;
- .10 au moins une photographie qui illustre une vue d'ensemble de l'équipement ou du matériel mis à l'essai, inspecté ou évalué et d'autres photographies qui montrent :
- .1 les éléments particuliers de la conception; et
 - .2 chaque occurrence d'un dommage ou d'une déformation subi par l'équipement ou le matériel pendant les essais ou les évaluations aux fins d'approbation;
- .11 les exigences relatives à la sécurité de l'exploitation du BWMS et toutes constatations liées à la sécurité qui ont été faites au cours des inspections, des essais ou des évaluations;
- .12 une attestation indiquant que les inspections, les essais ou les évaluations ont été effectués de la manière prescrite et que le procès-verbal ne contient aucune erreur, omission ou fausse déclaration connue. Cette attestation doit être signée par le responsable du laboratoire, ou son représentant;
- .13 des appendices qui incluent :
- .1 le plan d'essai complet et les données produites pendant les essais et les évaluations spécifiés au paragraphe 2.57.8 ci-dessus, y compris au moins les éléments ci-après :
 - .1 pour les essais à terre, des renseignements indiquant si les organismes d'essai utilisés étaient des organismes naturels ou de culture, ou un mélange des deux types (dans le cas des organismes de culture, indiquer l'espèce, et dans le cas des organismes naturels, identifier le niveau taxonomique le plus bas possible);
 - .2 pour les essais à bord, les paramètres de fonctionnement du système au cours des opérations de traitement concluantes (par exemple, les dosages, l'intensité des ultraviolets et la consommation d'énergie du BWMS pour

- la capacité nominale de traitement normale ou d'essai, si elle est disponible);
- .3 pour les limitations de la conception du système, une description de l'ensemble des procédures, méthodes, données, modèles, résultats, explications et observations qui ont conduit à la validation; et
 - .4 des renseignements sur les essais non valables;
- .2 le plan de gestion de la qualité, le plan de projet d'assurance de la qualité et les registres d'assurance et de contrôle de la qualité;
- .3 les registres d'entretien, y compris un registre des composants consommables qui ont été remplacés; et
- .4 les registres pertinents et résultats d'essais tenus ou créés pendant les essais.

2.58 Les résultats de la mise à l'essai de l'efficacité biologique du système de gestion des eaux de ballast doivent être acceptés s'il est démontré que, pendant les mises à l'essai à terre et à bord effectuées de la manière décrite dans les sections "Essais à bord du navire" et "Mise à l'essai à terre" de la présente Annexe, le système a satisfait à la norme décrite à la règle D-2 et il a été satisfait au cours de chaque cycle d'essais aux critères de la qualité de l'eau prélevée qui sont indiqués au paragraphe 4.7 ci-après.

2.59 Le procès-verbal d'essai doit inclure tous les cycles d'essais effectués pendant les essais à terre et à bord, y compris les essais non concluants et les essais non valables, accompagnés de l'explication prescrite au paragraphe 2.8.11.4 pour les essais à bord et à terre.

2.60 L'Administration doit identifier et censurer les renseignements confidentiels de nature commerciale (renseignements exclusifs et non liés à la performance du BWMS) et mettre à la disposition des parties intéressées et de l'Organisation tous les autres renseignements, lesquels doivent comprendre tous les procès-verbaux d'essais, y compris les essais non concluants des mises à l'essai à terre et à bord.

PARTIE 3 – SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ESSAIS ENVIRONNEMENTAUX POUR L'APPROBATION DES SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

3.1 Les sections électriques et électroniques des systèmes de gestion des eaux de ballast dans la configuration du modèle de série doivent être soumises aux essais pertinents spécifiés au paragraphe 3.3 ci-après dans un laboratoire agréé à cette fin par l'Administration ou par l'organisme d'agrément du laboratoire, l'agrément⁸ couvrant les normes d'essai pertinentes.

3.2 Une attestation confirmant que les essais environnementaux ont été subis avec succès doit être soumise à l'Administration par le fabricant, en même temps que la demande d'approbation par type.

⁸ Se reporter aux Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais (ISO/CEI 17025:2017).

3.3 Le matériel doit être mis à l'essai conformément aux spécifications internationales relatives aux essais aux fins de l'approbation par type⁹.

3.4 Un rapport sur les essais environnementaux doit être soumis à l'Administration et inclure au minimum les renseignements indiqués au paragraphe 2.57 de la présente Annexe.

PARTIE 4 – MÉTHODES D'ANALYSE DES ÉCHANTILLONS PERMETTANT DE DÉTERMINER LES COMPOSANTS BIOLOGIQUES PRÉSENTS DANS LES EAUX DE BALLAST

Traitement et analyse des échantillons

4.1 Les échantillons prélevés au cours de la mise à l'essai des BWMS sont susceptibles de contenir une grande diversité taxonomique d'organismes, variant considérablement en taille et en degré de vulnérabilité aux dommages causés par l'échantillonnage et l'analyse.

4.2 Il faudrait utiliser des méthodes normalisées généralement acceptées, lorsqu'elles existent, pour recueillir, traiter (y compris concentrer), stocker et analyser les échantillons. Ces méthodes doivent être clairement citées et être décrites dans les plans et procès-verbaux d'essai. Ces méthodes comprennent les méthodes de détection, de dénombrement, de détermination des dimensions minimales et d'identification des organismes et les méthodes permettant de déterminer leur viabilité (telles que définies dans le présent Code).

4.3 Si aucune méthode normalisée n'est disponible pour certains organismes ou groupes taxonomiques particuliers, les méthodes qu'il est prévu d'utiliser doivent être décrites en détail dans les plans et procès-verbaux d'essai. La documentation doit décrire toutes les expériences nécessaires pour valider l'utilisation de ces méthodes.

4.4 Vu la complexité des échantillons d'eau naturelle et d'eau traitée, la densité infime d'organismes dans les échantillons traités qui est prescrite à la règle D-2 et les ressources et le temps qu'exigent les méthodes normalisées actuelles, il est probable que plusieurs approches nouvelles seront envisagées au moment d'analyser la composition, la concentration et la viabilité des organismes présents dans les échantillons d'eaux de ballast. Les Administrations/Parties sont encouragées à échanger des renseignements sur les méthodes permettant d'analyser les échantillons d'eaux de ballast en utilisant les forums scientifiques existants et les documents diffusés par l'Organisation.

Analyse des échantillons visant à déterminer l'efficacité avec laquelle il est satisfait à la norme de rejet

4.5 L'analyse des échantillons est censée permettre de déterminer la composition en espèces et le nombre d'organismes viables dans les échantillons. Différents échantillons peuvent être prélevés aux fins de déterminer la viabilité des organismes et la composition en espèces.

4.6 Il faut déterminer la viabilité des organismes en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation¹⁰ et en utilisant des méthodes adaptées à la technologie de traitement des eaux de ballast mise à l'essai. Ces méthodes doivent donner l'assurance que les organismes qui n'ont pas été éliminés des eaux de ballast ont été tués ou rendus inoffensifs pour l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources. On peut établir la viabilité

⁹ Se reporter à la Prescription uniforme E10 de l'IACS, Rev.6 (octobre 2014) - Spécifications d'essai pour l'approbation par type.

¹⁰ Se reporter aux Recommandations sur les méthodes pouvant être utilisées pour dénombrer les organismes viables aux fins de l'approbation par type des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWM.2/Circ.61).

en évaluant la présence d'une ou de plusieurs caractéristiques essentielles de la vie, telles que l'intégrité de la structure, le métabolisme, la reproduction, la motilité ou la réaction à des stimulus.

4.7 Un cycle de traitement doit être considéré comme concluant si :

- .1 il est valable conformément au paragraphe 2.8.5 (essais à bord) ou aux paragraphes 2.29, 2.30, 2.33 et 2.47 (essais à terre) de la présente Annexe, suivant le cas;
- .2 la densité d'organismes d'un diamètre minimal égal ou supérieur à 50 µm dans les échantillons identiques est inférieure à 10 organismes viables par mètre cube;
- .3 la densité d'organismes d'un diamètre minimal égal ou supérieur à 10 µm mais inférieur à 50 µm dans les échantillons identiques est inférieure à 10 organismes viables par ml;
- .4 la densité de *Vibrio cholerae* (sérotypes O1 et O139) est inférieure à 1 unité formant colonie (ufc) par 100 ml ou inférieure à 1 ufc pour 1 g (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
- .5 la densité de *E. coli* dans les échantillons identiques est inférieure à 250 ufc par 100 ml;
- .6 la densité des entérocoques intestinaux dans les échantillons identiques est inférieure à 100 ufc par 100 ml; et
- .7 il n'a pas été procédé à l'établissement de la moyenne des cycles d'essais ni à l'exclusion des cycles d'essais non concluants.

4.8 Il est recommandé d'envisager d'établir une liste non exhaustive de méthodes normalisées et de techniques de recherche novatrices¹¹.

Analyse des échantillons visant à déterminer l'acceptabilité écotoxicologique du rejet

4.9 Les essais de toxicité du rejet d'eaux traitées doivent être effectués compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹².

¹¹ Les sources suggérées peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter :

- .1 The Handbook of Standard Methods for the Analysis of Water and Waste Water
- .2 Méthodes normalisées de l'ISO
- .3 Méthodes normalisées de l'UNESCO
- .4 Organisation mondiale de la Santé
- .5 Méthodes normalisées de l'American Society of Testing and Materials (ASTM)
- .6 Méthodes normalisées de l'Environmental Protection Agency des États-Unis
- .7 Articles publiés dans des revues scientifiques
- .8 Documents du MEPC

¹² Se reporter aux paragraphes 5.2.3 à 5.2.7 de la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9) (résolution MEPC.169(57)).

PARTIE 5 – AUTOSURVEILLANCE

Introduction

5.1 Les systèmes de gestion des eaux de ballast doivent surveiller et stocker un nombre minimal de paramètres aux fins d'une évaluation détaillée. De plus, toutes les indications et alertes du système doivent être enregistrées et disponibles aux fins d'inspection. Le stockage et l'extraction de données doivent être effectués conformément à des normes communes. La présente partie donne un aperçu général des paramètres d'autosurveillance minimaux requis.

Surveillance des paramètres

5.2 Les paramètres d'autosurveillance applicables énumérés ci-après doivent être enregistrés pour chaque BWMS¹³. Tout autre paramètre requis pour vérifier la performance et la sécurité du système doit être déterminé par l'Administration et être stocké dans le système. Si un paramètre n'est pas applicable en raison des caractéristiques du système, l'Administration peut déroger à l'obligation d'enregistrer ce paramètre. Les conditions d'exploitation qui limitent le fonctionnement du BWMS doivent être définies par le fabricant et être approuvées par l'Administration.

Renseignements généraux pour tous les systèmes

5.3 Les renseignements et les paramètres d'autosurveillance applicables que doivent enregistrer tous les systèmes doivent inclure notamment les éléments suivants :

- .1 renseignements généraux : nom du navire, numéro OMI, fabricant du BWMS et désignation par type, numéro de série du BWMS, date d'installation du BWMS à bord du navire, capacité nominale de traitement du BWMS, principe de traitement (en ligne/dans la citerne);
- .2 paramètres d'exploitation : tous les paramètres enregistrés devraient être accompagnés d'une mention de l'heure, le cas échéant : modes d'exploitation du BWMS et tout mode transitoire, y compris les opérations de dérivation (par exemple, prise, rejet, réchauffage, nettoyage et mise en marche), pompe de ballast en exploitation (oui/non – si des renseignements sont communiqués par le navire), débit d'eau à la sortie du système, indication de la citerne d'eau de ballast concernée par l'opération liée aux eaux de ballast, lorsque cela est possible;
- .3 il est recommandé que les données de position concernant les opérations liées aux eaux de ballast et le temps de rétention soient enregistrées automatiquement. Autrement, il faut les entrer manuellement dans le registre des eaux de ballast, lorsqu'il y a lieu. Les Administrations sont encouragées à équiper, dans toute la mesure du possible, d'un dispositif d'enregistrement automatique des données de position les navires à bord desquels est installé un BWMS au stade de la construction;
- .4 alertes et indications du système : tous les systèmes doivent être équipés d'un système d'alertes. Chaque alerte doit être consignée et accompagnée d'une mention de l'heure. Afin de faciliter les inspections, il serait utile

¹³ Recommandations connexes pour un modèle des détails techniques des paramètres de surveillance et des intervalles d'enregistrement à élaborer par l'Organisation.

d'enregistrer automatiquement un résumé des alertes après chaque opération liée aux eaux de ballast, si possible;

- .5 les alertes générales comprennent : arrêt du système en cours d'exploitation, lorsque l'entretien est nécessaire, état de la soupape de dérivation du BWMS, état des soupapes du BWMS représentant le mode d'exploitation donné du système;
- .6 alertes opérationnelles : lorsqu'un paramètre pertinent sort de la gamme de valeurs acceptables approuvée par l'Administration, le système doit déclencher une alerte. Le système doit aussi enregistrer l'alerte donnée, accompagnée de l'heure, lorsqu'une combinaison de paramètres pertinents dépasse les spécifications, même si chaque paramètre individuel se situe à l'intérieur de la gamme de valeurs approuvée qui lui correspond. Si un paramètre du système touchant à la sécurité (sécurité de l'équipage, de la cargaison et/ou du navire) dépasse les limites approuvées, une alerte/alarme doit être obligatoire (par exemple niveau d'hydrogène au(x) point(s) de mesure approprié(s));
- .7 l'Administration peut imposer d'autres alertes en fonction de la conception du système et en vue de futurs perfectionnements; et
- .8 les paramètres des limitations de la conception du système et les données correspondantes, par exemple la gamme, les valeurs limites de déclenchement de l'alarme, le délai d'alerte, etc., doivent être protégés par un mot de passe à un niveau supérieur à celui qui est prescrit pour l'exploitation et l'entretien normaux, à savoir le niveau administrateur. Toute modification des données ou des paramètres protégés par un mot de passe et toute interruption des mesures (rupture de câble, signal hors de portée) doivent être automatiquement enregistrées et doivent être accessibles aux fins de l'entretien.

Stockage et extraction de données

5.4 Le stockage de données doit être effectué conformément aux prescriptions énoncées dans les paragraphes 4.17 à 4.22 du présent Code. Le matériel doit pouvoir stocker un nombre minimal de paramètres d'autosurveillance selon des normes communes déterminées par l'Organisation.

5.5 Le matériel de contrôle et de surveillance doit enregistrer automatiquement le bon fonctionnement ou la défaillance du BWMS, sans intervention de l'utilisateur, et ajouter l'heure à chaque entrée. De plus, le système doit être doté d'un outil permettant de créer, sur demande, des fiches récapitulatives pour chaque opération liée aux eaux de ballast afin de faciliter les activités d'inspection.

5.6 Le système doit stocker les données requises dans un format acceptable qui permette d'afficher, d'imprimer ou d'exporter les données en vue des inspections officielles. On entend par format acceptable :

- .1 un format lisible normalisé au niveau international (par exemple format texte, PDF, MS Excel); ou
- .2 le format XML (Extensible Mark-Up Language).

5.7 Le matériel doit être conçu, dans toute la mesure où cela est possible dans la pratique, de manière qu'il soit impossible de manipuler les données stockées dans le système et celles qui ont déjà été enregistrées. Toute tentative visant à porter atteinte à l'intégrité des données doit être consignée.

5.8 Il ne doit pas être possible d'effacer de façon permanente les enregistrements. Le système doit pouvoir stocker les données enregistrées pendant au moins 24 mois afin de faciliter le respect des dispositions de la règle B-2 de la Convention BWM. Si le matériel de navigation est connecté au système de surveillance pour fournir des données à enregistrer, il faut prévoir des interfaces en tenant compte des parties applicables des normes internationales pertinentes¹⁴.

PARTIE 6 – VALIDATION DES LIMITATIONS DE LA CONCEPTION DU SYSTÈME

6.1 La démarche fondée sur les limitations de la conception du système a un double objectif. Tout d'abord, elle vise à garantir que la performance du BWMS a été évaluée en toute transparence du point de vue des paramètres connus de qualité de l'eau et de fonctionnement qui ont une importance pour son exploitation, y compris les paramètres qui peuvent ne pas être mentionnés expressément dans le présent Code. Ensuite, elle permet d'assurer un contrôle transparent des déclarations du fabricant sur la performance du BWMS, qui peuvent dépasser le cadre des critères spécifiques énoncés dans le présent Code. Bien que la validation des limitations de la conception du système produise des renseignements qui sont portés sur le certificat d'approbation par type, ces renseignements n'ont aucune incidence sur le fait qu'un BWMS puisse faire l'objet d'une approbation par type.

6.2 Les valeurs minimales et/ou maximales des paramètres de chaque limitation de la conception du système doivent être validées d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration de la manière suivante :

- .1 la validation doit être supervisée par l'Administration et consister en une évaluation rigoureuse, fondée sur des éléments probants, de la déclaration spécifique du fabricant du BWMS selon laquelle le matériel fonctionnera comme prévu entre les valeurs de paramètre préétablies;
- .2 les essais visant à valider les limitations de la conception du système doivent être effectués conformément aux paragraphes 2.2 à 2.4 de la présente Annexe. Ces essais peuvent être associés à des essais à terre et/ou à bord si le plan de projet d'assurance de la qualité indique que les essais de validation n'entraveront pas les procédures spécifiques visées dans la partie 2 de la présente Annexe. Il est également possible d'effectuer la mise à l'essai en laboratoire ou sur banc dans le cadre de la validation des limitations de la conception du système;
- .3 pour valider les limitations de la conception du système, il est possible d'adopter des méthodes autres que la mise à l'essai, telles que l'exploitation de données et/ou de modèles existants. La source, la pertinence et la fiabilité de telles méthodes doivent être indiquées; et
- .4 la validation n'est pas censée être un essai de sollicitation du BWMS ni une procédure visant à identifier les points de défaillance du matériel. Elle doit être effectuée indépendamment du fabricant du BWMS et se distinguer des

¹⁴ Se reporter à la norme intitulée "Interfaces numériques pour les instruments de navigation dans un navire" (norme 61162 de la CEI).

activités de recherche et développement liées au BWMS. Les données et les modèles peuvent être fournis par le fabricant, le cas échéant, mais ils doivent être évalués de manière indépendante.

6.3 Les allégations d'un rendement illimité (exprimées par l'absence d'une valeur de référence minimale ou maximale pour une limitation de la conception du système) doivent également être validées.

6.4 Les fabricants de BWMS peuvent inclure une marge d'erreur lorsqu'ils déclarent les limitations de la conception du système. De ce fait, ces limitations ne devraient pas nécessairement être interprétées comme étant des valeurs de référence exactes au-delà desquelles le BWMS n'est pas en mesure de fonctionner. L'Administration doit en tenir compte lorsqu'elle examine si des restrictions supplémentaires devraient être indiquées sur le certificat d'approbation par type au sujet de la validation des limitations de la conception du système.

6.5 Les limitations de la conception du système doivent être établies pour tous les paramètres connus qui affectent la conception du BWMS du fait de l'importance qu'ils présentent pour son exploitation. Dans le cas des paramètres des limitations de la conception du système qui sont également soumis à des critères spécifiques énoncés dans la partie 2 de la présente Annexe, il faut suivre la procédure indiquée dans la partie 2. Pour ces paramètres, la méthode indiquée au paragraphe 6.2 ci-dessus peut être utilisée uniquement dans la mesure où la déclaration des performances dépasse les critères spécifiques énoncés dans la partie 2.

6.6 Il faut soumettre à l'Administration un rapport qui contienne toute la documentation (y compris les procédures, méthodes, données, modèles, résultats, explications et observations) liée à la validation des limitations de la conception du système. Ce rapport doit inclure au minimum les renseignements indiqués au paragraphe 2.57 de la présente Annexe.

PARTIE 7 – CERTIFICAT D'APPROBATION PAR TYPE ET RAPPORT D'APPROBATION PAR TYPE

Certificat d'approbation par type

7.1 Le certificat d'approbation par type d'un BWMS doit :

- .1 identifier le type et le modèle de BWMS auxquels il s'applique et identifier les plans de montage du matériel, dûment datés;
- .2 identifier les schémas pertinents assortis des numéros de série du modèle ou de moyens d'identification équivalents;
- .3 inclure une référence au texte intégral du protocole d'essai sur lequel il est fondé;
- .4 indiquer s'il a été délivré par une Administration sur la base d'un certificat d'approbation par type délivré antérieurement par une autre Administration. Un tel certificat doit identifier l'Administration qui avait mis à l'essai le BWMS et une copie de l'original des résultats des essais doit être jointe au certificat d'approbation par type du BWMS;
- .5 recenser toutes les conditions et limitations applicables à l'installation d'un BWMS à bord du navire;

- .6 indiquer les limitations de la conception du système, qui doivent être énumérées dans la rubrique "Ce matériel a été conçu pour être exploité dans les conditions suivantes .";
- .7 indiquer toute restriction imposée par l'Administration en raison du temps de rétention minimal ou conformément au paragraphe 6.4 de la présente Annexe; ces restrictions doivent comprendre toutes conditions environnementales applicables (par exemple, facteur de transmission des ultraviolets, etc.) et/ou tous paramètres de fonctionnement du système (par exemple, pression minimale/maximale, différences de pression, concentration minimale/maximale d'oxydants résiduels totaux, s'il y a lieu); et
- .8 comporter un appendice contenant les résultats de chacun des cycles d'essais effectués à terre et à bord, y compris, au moins, la salinité numérique, la température, les débits et, s'il y a lieu, le facteur de transmission des ultraviolets. Ces résultats doivent aussi inclure toutes les autres variables pertinentes. Le certificat d'approbation par type doit énumérer tous les paramètres des limitations de la conception du système qui ont été recensés.

Rapport d'approbation par type

7.2 Le rapport d'approbation par type doit être soumis à l'Organisation et mis à la disposition du public et des États Membres par un moyen approprié. Il doit contenir au moins les éléments suivants :

- .1 des renseignements sur l'approbation par type du BWMS, y compris :
 - .1 la date d'approbation;
 - .2 le nom de l'Administration;
 - .3 le nom du fabricant;
 - .4 l'appellation commerciale et la désignation (telle que les numéros de série) du BWMS; et
 - .5 une copie du certificat d'approbation par type, y compris de ses appendices, annexes ou autres documents joints;
- .2 un résumé analytique;
- .3 une description du BWMS, y compris, dans le cas d'un BWMS qui utilise des substances actives, les renseignements ci-après :
 - .1 le nom de la ou des substances actives ou de la ou des préparations utilisées; et
 - .2 la cote du rapport du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et le numéro du paragraphe dans lequel il est fait état de

l'approbation définitive accordée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹⁵;

- .4 un aperçu du processus qu'a suivi l'Administration pour évaluer le BWMS, y compris le nom et le rôle de chaque installation d'essai, sous-traitant et organisme d'essai qui ont participé à la mise à l'essai et à l'approbation du BWMS, le rôle de chaque rapport dans la décision relative à l'approbation par type et un résumé de la démarche adoptée par l'Administration à l'égard de l'assurance et du contrôle de la qualité;
- .5 le résumé analytique de chaque procès-verbal d'essai établi conformément aux paragraphes 2.48, 2.55 à 2.57, 3.4 et 6.6 de la présente Annexe;
- .6 les prescriptions du BWMS en matière de sécurité opérationnelle et toutes les constatations liées à la sécurité qui ont été faites pendant le processus d'approbation par type;
- .7 un exposé expliquant l'évaluation de l'Administration selon laquelle le BWMS :
 - .1 a satisfait en tous points aux prescriptions du présent Code, y compris l'obligation de démontrer, selon les procédures et dans les conditions spécifiées pour les mises à l'essai à la fois à terre et à bord, qu'il a satisfait à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2;
 - .2 est conçu et construit conformément aux prescriptions et aux normes;
 - .3 est conforme à toutes les prescriptions applicables;
 - .4 a été approuvé compte tenu des éventuelles recommandations faites par le MEPC dans le cadre de l'approbation définitive du BWMS;
 - .5 fonctionne en respectant les limitations de sa conception conformément aux conditions spécifiées par le fabricant en ce qui concerne la capacité nominale de traitement, la performance et la fiabilité du système;
 - .6 comprend un matériel de contrôle et de surveillance qui fonctionne correctement;
 - .7 a été installé conformément aux spécifications techniques de l'installation fournies par le fabricant pour tous les essais; et
 - .8 a été utilisé pendant les essais à bord pour traiter des volumes et des débits d'eau de ballast qui correspondent aux opérations de ballastage normales du navire; et

¹⁵ Se reporter à la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9) (résolution MEPC.169(57)).

- .8 les annexes suivantes :
 - .1 renseignements appropriés sur le contrôle et l'assurance de la qualité; et
 - .2 chaque procès-verbal d'essai complet établi conformément aux paragraphes 2.48, 2.55 à 2.57, 3.4 et 6.6 de la présente Annexe.

7.3 L'Administration peut supprimer les informations exclusives soumises par le fabricant qui figurent dans le rapport d'approbation par type avant de le transmettre à l'Organisation.

7.4 Le certificat d'approbation par type et le rapport d'approbation par type (y compris l'intégralité de leur contenu et l'ensemble des annexes, appendices et autres documents joints) doivent être accompagnés d'une traduction en anglais, en espagnol ou en français s'ils ne sont pas rédigés dans l'une de ces langues.

7.5 Pour les documents, une simple référence y renvoyant dans le certificat d'approbation par type ne suffit pas. L'Administration peut insérer une annexe en y faisant référence dans le rapport d'approbation par type s'il est prévu que la référence donnée (par exemple une adresse Internet URL) reste valable en permanence. Lorsqu'une référence cesse d'être valable, l'Administration doit rapidement soumettre de nouveau à l'Organisation le rapport d'approbation par type, en l'accompagnant du document de référence ou d'une référence à jour à ce document, et l'Organisation doit rapidement mettre le rapport révisé à la disposition du public et des États Membres par un moyen approprié.

APPENDICE

EMBLÈME OU MONOGRAMME (Sous réserve des conditions limites d'exploitation applicables)*

NOM DE L'ADMINISTRATION

**CERTIFICAT D'APPROBATION PAR TYPE DU SYSTÈME
DE GESTION DES EAUX DE BALLAST**

Il est certifié que le système de gestion des eaux de ballast décrit ci-après a été examiné et mis à l'essai conformément aux exigences des spécifications énoncées dans le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (résolution MEPC.300(72)). Le présent Certificat n'est valable que pour le système de gestion des eaux de ballast décrit ci-dessous.

Nom du système de gestion des eaux de ballast :

Système de gestion des eaux de ballast fabriqué par :

Désignation(s) du type et du modèle :
incorporant :

conformément à la spécification/au schéma No :daté du :

Autre matériel fabriqué par :

conformément à la spécification/au schéma No :daté du :

Capacité nominale de traitement (m³/h) :

Un exemplaire du présent Certificat doit se trouver à bord d'un navire équipé de ce système de gestion des eaux de ballast afin de pouvoir être consulté à bord du navire. Si le certificat d'approbation par type est délivré sur la base d'un certificat d'approbation par type délivré par une autre Administration, il doit inclure une référence à ce certificat.

Les limites d'exploitation imposées sont décrites dans le présent Certificat.

(Température/salinité)

Parmi les autres restrictions imposées figurent :

Ce matériel a été conçu pour être exploité dans les conditions suivantes** :

Cachet officiel Signature :
 Nom de l'Administration :
 Délivré le : 20
 Valable jusqu'au : 20

* Rayer la mention inutile.

** Indiquer les limitations de la conception du système.

ANNEXE 6

RÉSOLUTION MEPC.301(72) (adoptée le 13 avril 2018)

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 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

Amendements à l'Annexe VI de MARPOL

(Zones de contrôle des émissions (ECA) et EEDI requis pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers)

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 y relatifs (MARPOL), qui énonce la procédure d'amendement et confère à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant les ECA et l'EEDI requis pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er mars 2019, à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties à MARPOL ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, ces amendements entreront en vigueur le 1er septembre 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. INVITE ÉGALEMENT les Parties à envisager d'appliquer les amendements susmentionnés à la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL concernant les nouveaux paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence de l'EEDI aux navires autorisés à battre leurs pavillons dès que possible, avant l'entrée en vigueur des amendements;

5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL;

6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL

(Zones de contrôle des émissions (ECA) et EEDI requis pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers)

Règle 13 - Oxydes d'azote (NO_x)

1 Au paragraphe 5.3, les mots "une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 de la présente règle" sont remplacés par "une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III".*

Règle 21 - EEDI requis

2 Dans le tableau 2 (Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires) du paragraphe 3, les lignes 2.34 et 2.35, qui concernent les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers, sont remplacées par ce qui suit :

2.34	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 ≤ 17 000*; 17 000 lorsque le port en lourd > 17 000*	
2.35	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 ≤ 10 000*; 10 000 lorsque le port en lourd > 10 000*	

* À utiliser à compter de la phase 2.

ANNEXE 7

**RÉSOLUTION MEPC.302(72)
(adoptée le 13 avril 2018)**

**AMENDEMENTS AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES RELATIVES À
LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT
DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL IBC)**

**(Modèle de Certificat international d'aptitude au transport
de produits chimiques dangereux en vrac)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution MEPC.19(22), par laquelle il avait adopté le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), et la résolution MEPC.16(22), par laquelle le Recueil IBC était devenu obligatoire en vertu de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL),

NOTANT l'article 16 de MARPOL et la règle 1.4 de l'Annexe II de MARPOL, qui énoncent la procédure d'amendement du Recueil IBC,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements au Recueil IBC concernant le modèle de Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements au Recueil IBC dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2019, à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL;

5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES RELATIVES À
LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT
DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL IBC)**

**(Modèle de Certificat international d'aptitude au transport
de produits chimiques dangereux en vrac)**

APPENDICE

**MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL D'APTITUDE AU TRANSPORT
DE PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC**

1 Le texte actuel paragraphe 6 est remplacé par le suivant :

"6 que le manuel d'information sur le chargement et la stabilité prescrit au paragraphe 2.2.5 du Recueil a été fourni au navire sous une forme approuvée."

2 Le nouveau paragraphe 7 suivant est ajouté :

"7 que le navire doit être chargé :

.1* uniquement conformément à des conditions de chargement dont il a été vérifié qu'elles satisfont aux critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie au moyen du calculateur de stabilité approuvé installé conformément au paragraphe 2.2.6 du Recueil;

.2* s'il lui a été accordé une dispense en vertu du paragraphe 2.2.7 du Recueil et s'il n'a pas le calculateur de stabilité approuvé prescrit au paragraphe 2.2.6 du Recueil, conformément à une ou plusieurs des méthodes approuvées suivantes :

i)* conformément aux conditions de chargement prévues dans le manuel d'information sur le chargement et la stabilité approuvé mentionné au paragraphe 6 ci-dessus; ou

ii)* conformément à des conditions de chargement vérifiées à distance par un moyen approuvé; ou

iii)* conformément à une condition de chargement qui appartient à une gamme approuvée de conditions définies dans le manuel d'information sur le chargement et la stabilité approuvé mentionné au paragraphe 6 ci-dessus; ou

iv)* conformément à une condition de chargement vérifiée au moyen des données limites de KG/GM approuvées définies dans le manuel d'information sur le chargement et la stabilité approuvé mentionné au paragraphe 6 ci-dessus;

.3* conformément aux conditions limites de chargement annexées au présent Certificat.

Lorsqu'il est nécessaire de charger le navire autrement que conformément aux instructions énoncées ci-dessus, les calculs nécessaires pour justifier les conditions de chargement proposées doivent être communiqués à l'Administration qui délivre le Certificat, laquelle peut autoriser par écrit l'adoption des conditions de chargement proposées**.

* Rayer la mention inutile.

** Au lieu d'être incorporé dans le Certificat, ce texte peut lui être annexé s'il est dûment signé et revêtu d'un sceau."

ANNEXE 8

RÉSOLUTION MEPC.303(72) (adoptée le 13 avril 2018)

AMENDEMENTS AU RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL BCH)

(Modèle de Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac)

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution MEPC.20(22), par laquelle il avait adopté le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH), et la résolution MEPC.16(22), par laquelle le Recueil BCH était devenu obligatoire en vertu de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL),

NOTANT l'article 16 de MARPOL et la règle 1.4 de l'Annexe II de MARPOL, qui énoncent la procédure d'amendement du Recueil BCH,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements au Recueil BCH concernant le modèle de Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements au Recueil BCH dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2019, à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. INVITE AUSSI le Comité de la sécurité maritime à prendre note de la présente résolution et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées;
5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL;

6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU RECUEIL DE RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET
À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES
DANGEREUX EN VRAC (RECUEIL BCH)**

(Modèle de Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac)

APPENDICE

**MODÈLE DE CERTIFICAT D'APTITUDE AU TRANSPORT DE PRODUITS
CHIMIQUES DANGEREUX EN VRAC**

1 Le texte de l'actuel paragraphe 6 est remplacé par le suivant :

"6 que les manuels de chargement et de stabilité prescrits au paragraphe 2.2.1.1 du Recueil ont été fournis au navire sous une forme approuvée."

2 Le nouveau paragraphe 7 suivant est ajouté :

"7 que le navire doit être chargé :

.1* uniquement conformément à des conditions de chargement dont il a été vérifié qu'elles satisfont aux critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie au moyen du calculateur de stabilité approuvé installé conformément au paragraphe 2.2.1.2 du Recueil;

.2* s'il lui a été accordé une dispense en vertu du paragraphe 2.2.1.3 du Recueil et s'il n'a pas le calculateur de stabilité approuvé prescrit au paragraphe 2.2.1.2 du Recueil, conformément à une ou plusieurs des méthodes approuvées suivantes :

i)* conformément aux conditions de chargement prévues dans les manuels de chargement et de stabilité approuvés mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus; ou

ii)* conformément à des conditions de chargement vérifiées à distance par un moyen approuvé; ou

iii)* conformément à une condition de chargement qui appartient à une gamme approuvée de conditions définies dans les manuels de chargement et de stabilité approuvés mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus; ou

iv)* conformément à une condition de chargement vérifiée au moyen des données limites de KG/GM approuvées définies dans les manuels de chargement et de stabilité approuvés mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus;

.3* conformément aux conditions limites de chargement annexées au présent Certificat.

Lorsqu'il est nécessaire de charger le navire autrement que conformément aux instructions énoncées ci-dessus, les calculs nécessaires pour justifier les conditions de chargement proposées devraient être communiqués à l'Administration qui délivre le Certificat, laquelle peut autoriser par écrit l'adoption des conditions de chargement proposées**.

* Rayer la mention inutile.

** Au lieu d'être incorporé dans le Certificat, ce texte peut lui être annexé, s'il est dûment signé et revêtu d'un sceau."

ANNEXE 9

INTERPRÉTATION UNIFORME DE L'APPENDICE I (MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DES EAUX DE BALLAST) DE LA CONVENTION BWM

Appendice I - Modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast

"Date d'installation" à indiquer sous "Méthode utilisée pour procéder à la gestion des eaux de ballast"

1 En remplissant le Certificat international de gestion des eaux de ballast, il faudrait utiliser la date de la mise en service du système conformément à la section 8 des Directives (G8) (MEPC.174(58) ou MEPC.279(70), selon le cas).

2 Nonobstant ce qui précède, il y a lieu de noter que s'agissant de la date limite concernant l'installation d'un système de gestion des eaux de ballast, le paragraphe 6 du dispositif de la résolution MEPC.279(70) (Directives de 2016 pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8)) dispose ce qui suit :

"6 DÉCIDE qu'aux fins des paragraphes 4 et 5 de la présente résolution, le terme "installés" désigne la date contractuelle de livraison au navire du système de gestion des eaux de ballast. En l'absence d'une telle date, le terme "installés" se réfère à la date effective à laquelle le système de gestion des eaux de ballast est livré au navire."

3 De ce fait, il peut exister deux dates d'installation d'un système de gestion des eaux de ballast, à savoir la date contractuelle de livraison du système ou la date effective à laquelle le système est livré et la date postérieure à la mise en service du système.

ANNEXE 10

PROJET D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL

(Interdiction de transporter du fuel-oil non conforme en vue de l'utiliser comme combustible pour la propulsion ou l'exploitation du navire)

Règle 14

Oxydes de soufre (SO_x) et particules

Prescriptions générales

1 Le texte du paragraphe 1 est remplacé par le suivant :

"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."

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions

2 Le texte du paragraphe 4 est remplacé par le suivant :

"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."

3 Les paragraphes 8, 9 et 10 sont supprimés.

Appendice I

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

Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP)

4 Le texte des paragraphes 2.3.1 et 2.3.2 est remplacé par le suivant et le nouveau paragraphe 2.3.3 ci-après est ajouté :

"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 :

- .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_x 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_x 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 dépasser 0,50 % m/m, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes

ANNEXE 11

**RÉSOLUTION MEPC.304(72)
(adoptée le 13 avril 2018)**

**STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 e) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (l'Organisation), qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin (le Comité) aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

RECONNAISSANT que l'Organisation œuvrer de façon continue, depuis 1997, pour traiter la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires, notamment par l'adoption de mesures techniques et opérationnelles obligatoires à l'échelle mondiale concernant le rendement énergétique des navires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que l'Assemblée a décidé à sa trentième session, en décembre 2017, d'adopter une orientation stratégique de l'Organisation intitulée "Répondre aux changements climatiques",

RAPPELANT le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies,

1. ADOPTE la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (ci-après dénommée "la Stratégie initiale"), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE le Secrétaire général de l'Organisation à prévoir des ressources suffisantes au titre du Programme intégré de coopération technique (PICT) pour appuyer les activités de suivi pertinentes de la Stratégie initiale qui pourraient être décidées par le Comité et être entreprises par les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement (PEID);
3. DÉCIDE de maintenir la Stratégie initiale à l'étude en vue d'adopter une stratégie révisée de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires en 2023.

ANNEXE

**STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES**

Table des matières

- 1 INTRODUCTION
- 2 VISION
- 3 NIVEAUX D'AMBITION ET PRINCIPES DIRECTEURS
- 4 LISTE DES MESURES ENVISAGEABLES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES,
ACCOMPAGNÉES DE CALENDRIERS POSSIBLES, ET INCIDENCES DE CES
MESURES SUR LES ÉTATS
- 5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI; RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET
COOPÉRATION TECHNIQUE; RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT
- 6 ACTIVITÉS DE SUIVI EN VUE DE LA MISE AU POINT DE LA STRATÉGIE
RÉVISÉE
- 7 EXAMEN PÉRIODIQUE DE LA STRATÉGIE

1 INTRODUCTION

1.1 L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes et de prévenir la pollution par les navires.

1.2 La présente Stratégie s'inscrit dans la lignée des travaux que l'OMI a menés en sa qualité d'organisme international compétent pour traiter la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux et qui comprennent l'adoption, le 5 décembre 2003, de la résolution de l'Assemblée A.963(23), intitulée "Lignes d'action et usages de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires", par laquelle l'Assemblée priait instamment le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) d'identifier et d'élaborer les mécanismes requis pour obtenir la limitation ou la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

1.3 En réponse à la demande de l'Assemblée, différents travaux ont été entrepris pour traiter la question des émissions de GES provenant des navires, notamment les suivants :

- .1 le MEPC 62 (juillet 2011) a adopté la résolution MEPC.203(62) visant à inclure des règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL, par laquelle ont été introduites des mesures obligatoires techniques (EEDI) et opérationnelles (SEEMP) applicables au rendement énergétique des navires; à ce jour, plus de 2 700 navires neufs ont été certifiés conformes à l'indice nominal de rendement énergétique;
- .2 le MEPC 65 (mai 2013) a adopté la résolution MEPC.229(65), intitulée "Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires", par laquelle, notamment, il priait l'Organisation, par le biais de ses divers programmes (PICT¹, projet GloMEEP², réseau de MTCC³, etc.), de fournir une assistance technique aux États Membres pour leur permettre de coopérer dans le domaine du transfert de technologies en matière de rendement énergétique, en particulier vers les pays en développement; et
- .3 le MEPC 70 (octobre 2016) a adopté, par la résolution MEPC.278(70), des amendements à l'Annexe VI de MARPOL visant à mettre en place le système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires; ces amendements contiennent des prescriptions obligatoires imposant aux navires de consigner et de notifier leur consommation de fuel-oil; les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 (qui représentent environ 85 % du total des émissions de CO₂ provenant des transports maritimes internationaux) sont tenus de recueillir des données pour chaque type de fuel-oil qu'ils utilisent, ainsi que d'autres données spécifiques, notamment sur les indicateurs indirects de leur "activité de transport".

1.4 La Stratégie initiale marque la première étape de la Feuille de route pour l'élaboration d'une stratégie globale de l'OMI en matière de réduction des émissions de GES provenant des navires qui avait été approuvée au MEPC 70. La Feuille de route prévoit qu'une stratégie révisée sera adoptée en 2023.

¹ Programme intégré de coopération technique (<http://www.imo.org>).

² Projet de partenariat mondial pour le rendement énergétique des transports maritimes (<http://glomeep.imo.org>).

³ Réseau mondial de centres de coopération en matière de technologie maritime (<http://gmn.imo.org>).

Contexte

1.5 La Stratégie initiale relève d'un contexte plus large qui s'articule autour des éléments suivants :

- .1 les autres instruments existants relatifs au droit de la mer, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et aux changements climatiques, notamment la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et les instruments juridiques connexes, y compris l'Accord de Paris;
- .2 le rôle de chef de file que joue l'Organisation en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de règles relatives à l'environnement applicables aux transports maritimes internationaux et la fourniture d'une assistance pour leur mise en œuvre;
- .3 la décision prise par l'Assemblée à sa trentième session, en décembre 2017, qui consiste à adopter une orientation stratégique de l'Organisation intitulée "Répondre aux changements climatiques"; et
- .4 le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.

Émissions et scénarios d'émissions

1.6 Dans la Troisième étude de l'OMI sur les GES (2014), il était estimé qu'en 2012, les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux représentaient quelque 2,2 % des émissions de CO₂ d'origine anthropique et qu'elles pourraient augmenter de 50 à 250 % d'ici à 2050. La réalisation de nouvelles études de l'OMI sur les GES contribuerait à réduire les incertitudes associées à ces estimations et scénarios d'émissions.

Objectifs de la Stratégie initiale

1.7 La Stratégie initiale a pour objet de :

- .1 renforcer la contribution de l'OMI aux efforts mondiaux pour faire face aux émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux. Les efforts internationaux pour faire face aux émissions de GES comprennent l'Accord de Paris et ses objectifs ainsi que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et son Objectif de développement durable 13 : "Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions";
- .2 recenser les mesures que le secteur des transports maritimes internationaux doit mettre en œuvre, selon qu'il convient, tout en traitant de leurs incidences sur les États et en reconnaissant le rôle essentiel que jouent les transports maritimes internationaux pour ce qui est de favoriser le développement continu du commerce international et des services de transport maritime; et
- .3 déterminer les initiatives et les mesures appropriées qui permettront d'atteindre les objectifs ci-dessus, y compris les mesures d'incitation dans les domaines de la recherche et du développement et de la surveillance des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

2 VISION

L'OMI reste attachée à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et, de toute urgence, se donne pour tâche de les éliminer progressivement aussitôt que possible au cours de ce siècle.

3 NIVEAUX D'AMBITION ET PRINCIPES DIRECTEURS

Niveaux d'ambition

3.1 Sous réserve des modifications qui y seront apportées en fonction des examens à effectuer par l'Organisation, la Stratégie initiale fixe les niveaux d'ambition pour le secteur des transports maritimes internationaux, sachant que les innovations technologiques et l'introduction à l'échelle mondiale de combustibles et/ou sources d'énergie de substitution pour les transports maritimes internationaux seront des éléments essentiels à la réalisation de l'ambition globale. Les examens devraient tenir compte des estimations d'émissions actualisées, les moyens que pourraient employer les transports maritimes internationaux pour réduire les émissions et les rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), selon qu'il conviendra. Les niveaux d'ambition qui guideront la stratégie initiale sont les suivants :

.1 *l'intensité des émissions de carbone provenant des navires doit décroître grâce à la mise en place de nouvelles phases de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs*

passer en revue, afin de les renforcer, les prescriptions relatives au rendement énergétique des navires en déterminant le pourcentage d'amélioration correspondant à chaque phase pour chaque type de navire, selon qu'il convient;

.2 *l'intensité des émissions de carbone provenant des transports maritimes internationaux doit décroître*

réduire les émissions de CO₂ par activité de transport, en moyenne pour l'ensemble des transports maritimes internationaux, d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant l'action menée en vue d'atteindre 70 % d'ici à 2050, par rapport à 2008; et

.3 *les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux doivent atteindre un point culminant puis décroître*

parvenir au point culminant des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible et réduire le volume total des émissions de GES annuelles d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action menée en vue de leur élimination progressive, comme cela est préconisé dans la vision, enchaînement qui permettra de réduire les émissions de CO₂ conformément aux objectifs de température fixés dans l'Accord de Paris.

Principes directeurs

3.2 Les principes directeurs de la Stratégie initiale sont les suivants :

- .1 nécessité de reconnaître l'existence des principes consacrés dans les instruments déjà mis au point, tels que :
 - .1 le principe de non-discrimination et le principe visant à ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables, consacrés dans MARPOL et dans d'autres conventions de l'OMI; et
 - .2 le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, compte tenu des différentes situations nationales, consacré dans la CCNUCC, le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris;
- .2 exigence pour tous les navires, quel que soit leur pavillon, de donner plein et entier effet aux mesures obligatoires visant à garantir la mise en œuvre efficace de la présente Stratégie;
- .3 nécessité de prendre en considération les incidences des mesures sur les États, y compris les pays en développement, en particulier les PMA et les PIED, comme cela a été noté par le MEPC 68 (MEPC 68/21, paragraphes 4.18 et 4.19), ainsi que les besoins nouveaux spécifiques de ces États, comme cela est reconnu dans le Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1110(30)); et
- .4 nécessité de trouver un équilibre entre la prise de décisions étayées par des preuves et le principe de précaution énoncé dans la résolution MEPC.67(37).

4 LISTE DES MESURES ENVISAGEABLES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES, ACCOMPAGNÉES DE CALENDRIERS POSSIBLES, ET INCIDENCES DE CES MESURES SUR LES ÉTATS

Calendriers

4.1 Les mesures envisageables décrites dans la présente Stratégie initiale devraient suivre les calendriers suivants :

- .1 les éventuelles mesures à court terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité entre 2018 et 2023. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement;
- .2 les éventuelles mesures à moyen terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité entre 2023 et 2030. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement; et
- .3 les éventuelles mesures à long terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité au-delà de 2030. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles

pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement.

4.2 Lorsque des mesures anticipées sont envisagées, il faudrait, dans le calendrier des mesures à court terme, donner la priorité aux éventuelles mesures anticipées que l'Organisation pourrait élaborer, tout en reconnaissant les mesures déjà adoptées, y compris les prescriptions de l'Annexe VI de MARPOL qui concernent les changements climatiques, en vue d'obtenir avant 2023 une nouvelle réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

4.3 Dans le cas de certaines mesures à moyen et long termes, les travaux devront commencer avant 2023.

4.4 Ces calendriers devraient être révisés selon qu'il convient à mesure que de nouveaux renseignements seront disponibles.

4.5 Les autres mesures à court, moyen et long termes à inclure dans la Stratégie révisée de l'OMI concernant les GES devraient être accompagnées de calendriers d'application.

4.6 La liste des mesures envisageables n'est pas exhaustive et n'exclut nullement les mesures que l'Organisation pourrait envisager et adopter par ailleurs.

Mesures envisageables à court terme

4.7 Les mesures peuvent être classées dans la catégorie de celles dont les effets réduisent directement les émissions de GES provenant des navires et de celles qui appuient les initiatives visant à réduire ces émissions. Toutes les mesures envisageables⁴ ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à court terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 améliorer davantage le cadre actuel du rendement énergétique, en mettant l'accent sur l'EEDI et le SEEMP et en tenant compte des résultats de la révision des règles relatives à l'EEDI;
- .2 élaborer des mesures techniques et opérationnelles relatives au rendement énergétique applicables aux navires neufs comme aux navires existants, y compris envisager des indicateurs compatibles avec l'approche en trois étapes qui puissent servir à indiquer et à améliorer le rendement énergétique des transports maritimes, par exemple le coefficient de rendement annuel (AER), le rendement énergétique par heure de service (EESH), l'indicateur du rendement propre au navire (ISPI) ou la stratégie de réduction du fuel-oil (FORS);
- .3 mettre au point un programme de perfectionnement de la flotte existante;
- .4 examiner et analyser le recours à la mesure qui consiste à optimiser et à réduire la vitesse, en tenant compte des questions de sécurité, de la distance parcourue, de la distorsion du marché ou des échanges commerciaux et en veillant à ce que cette mesure n'ait pas d'incidence sur la capacité des navires à desservir les zones géographiques éloignées;

⁴ La Stratégie initiale pourra être révisée en fonction des données relatives la consommation de fuel-oil qui seront recueillies entre 2019 et 2021 et il n'est pas exclu que d'autres mesures spécifiques puissent être mises en œuvre au cours de la phase 3 de l'approche en trois étapes.

- .5 examiner et analyser les mesures visant à réduire les émissions de méthane et renforcer encore les mesures visant à réduire les émissions de composés organiques volatils;
- .6 promouvoir l'élaboration et l'actualisation de plans d'action nationaux qui définissent des politiques et stratégies visant à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, conformément aux directives devant être élaborées par l'Organisation, compte tenu de la nécessité d'éviter toutes mesures régionales ou unilatérales;
- .7 poursuivre et intensifier les activités de coopération technique et de renforcement des capacités dans le cadre du PICT;
- .8 examiner et analyser les mesures visant à promouvoir, à l'échelle mondiale, les innovations et activités concernant les ports afin de faciliter la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes, y compris l'alimentation électrique à terre des navires à partir de sources renouvelables et les infrastructures d'appui à la fourniture d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone, et poursuivre l'optimisation de la chaîne logistique et de sa planification, ports compris;
- .9 lancer des activités de recherche et de développement qui portent sur les systèmes de propulsion des navires, d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone et des technologies innovantes permettant d'améliorer le rendement énergétique des navires et créer un conseil international d'études maritimes chargé de coordonner et de superviser ces efforts de recherche et de développement;
- .10 inciter ceux qui prendront les premières mesures à mettre au point et à adopter de nouvelles technologies;
- .11 élaborer des directives rigoureuses concernant l'intensité des émissions de GES/carbone, qui couvrent le cycle de vie, pour tous les types de combustibles, en vue de la préparation d'un programme de mise en œuvre favorisant l'adoption efficace d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone;
- .12 promouvoir activement les travaux de l'Organisation auprès de la communauté internationale, en particulier souligner que l'Organisation, depuis les années 90, met au point et adopte des mesures techniques et opérationnelles qui réduisent systématiquement les émissions dans l'atmosphère provenant des navires et que ces mesures permettraient d'appuyer les objectifs de développement durable, y compris l'ODD 13 qui a trait aux changements climatiques; et
- .13 mener des études supplémentaires sur les émissions de GES et envisager d'autres études qui puissent orienter les décisions de principe, y compris l'actualisation des courbes des coûts marginaux de réduction et l'examen d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone.

Mesures envisageables à moyen terme

4.8 Les mesures peuvent être classées dans la catégorie de celles dont les effets réduisent directement les émissions de GES provenant des navires et dans la catégorie de celles qui appuient les initiatives visant à réduire ces émissions. Toutes les mesures envisageables ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à moyen terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 établir un programme de mise en œuvre favorisant l'adoption efficace d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone, y compris l'actualisation des plans d'action nationaux pour qu'ils envisagent expressément ces combustibles;
- .2 appliquer des mesures opérationnelles relatives au rendement énergétique aux navires neufs comme aux navires existants, y compris envisager des indicateurs compatibles avec l'approche en trois étapes qui puissent servir à indiquer et à améliorer le rendement énergétique des navires;
- .3 envisager un ou plusieurs mécanismes nouveaux/innovants de réduction des émissions, qui comprennent éventuellement des mesures fondées sur le marché, en vue d'inciter à réduire les émissions de GES;
- .4 poursuivre et renforcer les activités de coopération technique et de renforcement des capacités, notamment dans le cadre du PICT; et
- .5 mettre au point un mécanisme de retour d'information afin de recueillir les enseignements tirés de l'application des mesures et de les diffuser dans le cadre d'un éventuel échange de renseignements sur les meilleures pratiques.

Mesures envisageables à long terme

4.9 Toutes les mesures envisageables ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à long terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 poursuivre la mise au point et assurer la fourniture de combustibles à zéro émission de carbone ou non fossiles, afin que le secteur des transports maritimes puisse évaluer et envisager la décarbonisation au cours de la seconde moitié du siècle; et
- .2 promouvoir et faciliter l'adoption générale d'un ou de plusieurs mécanismes nouveaux/innovants de réduction des émissions.

Incidences sur les États

4.10 Les incidences d'une mesure sur les États devraient être évaluées et prises en considération selon qu'il convient avant que cette mesure ne soit adoptée. Il faudrait prêter une attention particulière aux besoins des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA).

4.11 Lors de l'évaluation des incidences d'une mesure sur les États, il faudrait tenir compte notamment, selon qu'il convient, des éléments suivants :

- .1 l'éloignement géographique des principaux marchés et les moyens de connexion à ces marchés;
- .2 la valeur et le type de cargaison;
- .3 la dépendance par rapport aux transports;
- .4 les coûts des transports;
- .5 la sécurité alimentaire;
- .6 l'intervention en cas de catastrophe;
- .7 le rapport coût-efficacité; et
- .8 le progrès et le développement socio-économiques.

4.12 Il faudrait spécifier et approuver de toute urgence la procédure permettant d'évaluer et de prendre en considération les incidences des mesures relatives aux transports maritimes internationaux sur les États dans le cadre des activités de suivi.

4.13 Il faudrait évaluer les incidences anormalement défavorables et les traiter d'une manière appropriée.

5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI; RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION TECHNIQUE; RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

5.1 Le Comité reconnaît que les pays en développement, en particulier les PMA et les PEID, ont des besoins spéciaux en ce qui concerne le renforcement des capacités et la coopération technique.

5.2 Le Comité admet que la mise au point et la mise à disposition à l'échelle mondiale de nouvelles sources d'énergie sûres pour les navires pourraient constituer un obstacle spécifique à la mise en œuvre des mesures possibles.

5.3 Le Comité pourrait accompagner l'action menée en vue de promouvoir les technologies à faible émission de carbone en facilitant les partenariats entre le secteur public et le secteur privé ainsi que l'échange de renseignements.

5.4 Le Comité devrait continuer de fournir des mécanismes qui facilitent le partage de l'information, le transfert de technologies, le renforcement des capacités et la coopération technique, en tenant compte de la résolution MEPC.229(65) sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires.

5.5 L'Organisation est invitée à évaluer régulièrement la fourniture de ressources financières et techniques ainsi que le renforcement des capacités pour mettre en œuvre la Stratégie par l'intermédiaire du PICT et d'autres programmes tels que le projet GloMEEP et le réseau de centres de coopération en matière de technologie maritime (MTCC).

6 ACTIVITÉS DE SUIVI EN VUE DE LA MISE AU POINT DE LA STRATÉGIE RÉVISÉE

6.1 Il faudrait élaborer un programme d'activités de suivi de la Stratégie initiale.

6.2 Les étapes clés de l'adoption d'une stratégie révisée de l'OMI concernant les GES en 2023, telles qu'indiquées dans la Feuille de route, sont les suivantes :

Printemps 2018 (MEPC 72)	Adoption de la Stratégie initiale ⁵ , incluant notamment une liste des mesures envisageables à court, moyen et long termes, accompagnées de calendriers possibles, à revoir selon qu'il conviendra à mesure que de nouveaux renseignements seront disponibles
Janvier 2019	Début de l'étape 1 : collecte de données (par les navires)
Printemps 2019 (MEPC 74)	Lancement de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES fondée sur les données de 2012-2018
Été 2020	Notification à l'OMI des données de 2019
Automne 2020 (MEPC 76)	Début de l'étape 2 : analyse des données (au plus tard à l'automne 2020) Publication de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES, aux fins d'examen par le MEPC 76
Printemps 2021 (MEPC 77)	Rapport du Secrétariat résumant les données de 2019, en application de la règle 22A.10 Début des travaux sur les ajustements de la Stratégie initiale de l'OMI, sur la base des données recueillies dans le cadre du système de collecte des données
Été 2021	Notification à l'OMI des données de 2020
Printemps 2022 (MEPC 78)	Étape 3 : prise de décisions Rapport du Secrétariat résumant les données de 2020, en application de la règle 22A.10
Été 2022	Notification à l'OMI des données de 2021
Printemps 2023 (MEPC 80)	Rapport du Secrétariat résumant les données de 2021, en application de la règle 22A.10 Adoption de la Stratégie révisée de l'OMI, incluant les mesures à court, moyen et long termes requises, ainsi que les calendriers d'application

6.3 Il faudrait vérifier et actualiser les courbes des coûts marginaux de réduction correspondant à chaque mesure selon qu'il convient et les évaluer ensuite à intervalles réguliers.

7 EXAMEN PÉRIODIQUE DE LA STRATÉGIE

7.1 La Stratégie révisée doit être adoptée au printemps 2023.

7.2 La Stratégie révisée devrait être réexaminée cinq ans après son adoption définitive.

7.3 Le Comité devrait procéder à cet examen, y compris en définir la portée et le mandat.

⁵ La Stratégie initiale de l'OMI pourra être révisée en fonction des données recueillies dans le cadre du système de collecte des données entre 2019 et 2021 et il n'est pas exclu que d'autres mesures spécifiques puissent être mises en œuvre au cours de la phase 3 de l'approche en trois étapes.

ANNEXE 12

**COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU SOUS-COMITÉ PPR
POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019 ET ORDRE DU JOUR DU PPR 6**

SOUS-COMITÉ DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET DE L'INTERVENTION (PPR)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.11	Directives révisées pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU	2019	MEPC	PPR		Travaux achevés		MEPC 70/18, paragraphe 15.5; et PPR 5/24, section 14
1. Renforcer l'application	1.12	Révision des Directives de 2015 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.259(68))	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 69/21, paragraphes 19.4 et 19.5; et PPR 5/24, section 11
1. Renforcer l'application	1.13	Guide pratique pour la mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.7; et PPR 5/24, section 17
1. Renforcer l'application	1.14	Recommandations révisées sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast	2019	MEPC	PPR	III	Travaux en cours		MEPC 68/21, paragraphes 7.14 et 17.26; MEPC 70/18, paragraphe 4.47; MEPC 71/17, paragraphe 4.45; et PPR 5/24, section 5
1. Renforcer l'application	1.15	Recommandations révisées sur les méthodes qui permettraient de dénombrer les organismes viables	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 4.54; et PPR 5/24, section 6

SOUS-COMITÉ DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET DE L'INTERVENTION (PPR)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.16	Mise à jour des Directives de l'OMI sur l'application de dispersants (partie IV)	2019	MEPC	PPR		Travaux achevés		PPR 4/21, section 13; et PPR 5/24, section 16
1. Renforcer l'application	1.17	Application uniforme de la règle 14.1.3 de l'Annexe VI de MARPOL	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 14.27; et PPR 5/24, section 13
1. Renforcer l'application	1.24	Révision des prescriptions du Code technique sur les NO _x , 2008 applicables à la certification des dispositifs SCR	2018	MEPC	PPR		Travaux achevés		MEPC 70/18, paragraphe 15.15; MEPC 71/17, paragraphes 5.8 et 14.31; résolution MEPC.291(71); et PPR 5/24, section 10
1. Renforcer l'application	1.25	Directives pour le rejet de l'eau de décharge provenant de la recirculation des gaz d'échappement	2018	MEPC	PPR		Travaux achevés		MEPC 71/17, paragraphes 5.4 à 5.7; et PPR 5/24, section 9
1. Renforcer l'application	1.26	Amendements aux Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées (résolution MEPC.227(64)) afin de remédier aux incohérences constatées dans le cadre de leur application	2020	MEPC	PPR		Aucun travail n'a été confié au Sous-comité		MEPC 71/17, paragraphes 14.8 et 14.9; et MEPC 72/17, paragraphe 15.10
Note : Ce résultat a été inscrit à l'ordre du jour du PPR 6 pour qu'il entame les travaux.									

SOUS-COMITÉ DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET DE L'INTERVENTION (PPR)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.3	Amendements au Recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair	2019	MSC	HTW/PPR/SDC/SSE	CCC	Aucun travail n'a été confié au Sous-comité		MSC 94/21, paragraphes 18.5 et 18.6; et MSC 96/25, paragraphes 10.1 à 10.3
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.13	Révision des Directives relatives aux systèmes intégrés de traitement des eaux de cale (IBTS) et amendements au Certificat IOPP et au Registre des hydrocarbures	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.12; et PPR 5/24, section 15
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.14	Amendements à la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL visant à exiger un point d'échantillonnage réservé au fuel-oil	2019	MEPC	SSE	PPR	Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.10; et PPR 5/24, section 12
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.18	Normes relatives aux systèmes de bord de gazéification des déchets et amendements connexes à la règle 16 de l'Annexe VI de MARPOL	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/17, paragraphe 15.17; PPR 5/24, section 8; et MEPC 72/17, paragraphe 15.10
Note : Le MEPC 72 a approuvé le report à 2019 de la date souhaitable d'achèvement des travaux, qui était 2018.									

SOUS-COMITÉ DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET DE L'INTERVENTION (PPR)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.19	Examen de la proposition initiale visant à modifier l'Annexe 1 de la Convention AFS pour y inclure des contrôles sur la cybutryne	2018	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 14.3; et PPR 5/24, section 19
Note : Le PPR 5 a recommandé que le MEPC 73 modifie le titre de ce résultat pour qu'il se lise "Modification de l'Annexe 1 de la Convention AFS pour y inclure des contrôles sur la cybutryne et révision connexe des directives pertinentes" et reporte à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.									
3. Répondre aux changements climatiques	3.3	Impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 5.3; et PPR 5/24, section 7
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement	Travaux continus	MSC/MEPC	III/PPR CCC/SDC/ SSE/NCSR		Travail continu		MEPC 71/17, paragraphes 4.80, 5.22, 9.10 et 10.7 et annexes 8 et 20; et PPR 5/24, section 20
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.3	Risques présentés par des produits chimiques sur le plan de la sécurité et de la pollution et élaboration des amendements à apporter en conséquence au Recueil IBC	Travaux continus	MEPC	PPR		Travail continu		MEPC 71/17, paragraphes 9.3 à 9.5; et PPR 5/24, section 3

SOUS-COMITÉ DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ET DE L'INTERVENTION (PPR)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.10	Examen des prescriptions de l'Annexe II de MARPOL qui ont une incidence sur les résidus de cargaison et les eaux de nettoyage des citernes contenant des produits flottants persistants à viscosité élevée et qui se solidifient et des définitions connexes et élaboration d'amendements	2019	MEPC	PPR		Travaux achevés		PPR 4/21, section 4; et PPR 5/24, section 4
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.11	Élaboration de mesures visant à réduire les risques associés au transport et à l'utilisation de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques	2019	MEPC	PPR		Aucun travail n'a été confié au Sous-comité		MEPC 71/17, paragraphe 14.13
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.13	Utilisation de registres électroniques	2018	MEPC	PPR		Travaux achevés		FAL.5/Circ.39/Rev.2; FAL 40/19, paragraphes 6.18 à 6.21; MEPC 70/18, paragraphe 2.2; et PPR 5/24, section 18
Autres travaux	OW 10	Mesures visant à harmoniser les activités et les procédures de contrôle par l'État du port dans le monde	Travaux continus	MSC/MEPC	HTW/PPR/NCSR	III	Travail continu		MEPC 70/18, paragraphes 2.2, 5.18 à 5.20 et 15.20; MSC 97/22, paragraphe 19.8; et PPR 5/24, paragraphes 11.5, 13.18, 13.21, 18.15 et 18.16

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU PPR 6

- Ouverture de la session
- 1 Adoption de l'ordre du jour
 - 2 Décisions des autres organes de l'OMI
 - 3 Risques présentés par des produits chimiques sur le plan de la sécurité et de la pollution et élaboration des amendements à apporter en conséquence au Recueil IBC
 - 4 Recommandations révisées sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast
 - 5 Recommandations révisées sur les méthodes qui permettraient de dénombrer les organismes viables
 - 6 Modification de l'Annexe 1 de la Convention AFS pour y inclure des contrôles sur la cybutryne et révision connexe des directives pertinentes
 - 7 Examen de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux
 - 8 Application uniforme de la règle 14.1.3 de l'Annexe VI de MARPOL
 - 9 Amendements à la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL visant à exiger un point d'échantillonnage réservé au fuel-oil
 - 10 Normes relatives aux systèmes de bord de gazéification des déchets et amendements connexes à la règle 16 de l'Annexe VI de MARPOL
 - 11 Révision des Directives de 2015 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.259(68))
 - 12 Élaboration de mesures visant à réduire les risques associés au transport et à l'utilisation de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques
 - 13 Révision des Directives relatives aux systèmes intégrés de traitement des eaux de cale (IBTS) et amendements au Certificat IOPP et au Registre des hydrocarbures
 - 14 Amendements aux Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées (résolution MEPC.227(64)) afin de remédier aux incohérences constatées dans le cadre de leur application
 - 15 Guide pratique pour la mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS
 - 16 Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'environnement

- 17 Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du PPR 7
- 18 Élection à la présidence et à la vice-présidence pour 2020
- 19 Divers
- 20 Rapport au Comité de la protection du milieu marin

ANNEXE 13

COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU MEPC POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.2	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travail continu		MEPC 72/17, section 12
	1.4	Analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit	Travaux annuels	Assemblée	MSC/MEPC/ LEG/TCC/III	Conseil	Travaux achevés		MEPC 72/17, paragraphe 2.8.2
	1.5	Liste non exhaustive des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III)	Travaux annuels	MSC/MEPC	III		Travaux achevés		MEPC 72/17, paragraphe 2.7.5
	1.7	Identification des priorités thématiques dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, de la protection de l'environnement, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime	Travaux annuels	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux achevés		MEPC 72/17, section 12
	1.9	Rapport sur les activités concernant la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS dans le cadre du PICT	Travaux annuels	TCC	MEPC		Travaux achevés		MEPC 72/17, section 12

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.11	Directives révisées pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.5; et PPR 5/24, section 14, paragraphe 24.2.15 et annexe 11
1. Renforcer l'application	1.12	Révision des Directives de 2015 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.259(68))	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 69/21, paragraphes 19.4 et 19.5; et PPR 5/24, section 11
1. Renforcer l'application	1.13	Guide pratique pour la mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.7; et PPR 5/24, section 17
1. Renforcer l'application	1.14	Recommandations révisées sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast	2019	MEPC	PPR	III	Travaux en cours		MEPC 68/21, paragraphes 7.14 et 17.26; MEPC 70/18, paragraphe 4.47; MEPC 71/17, paragraphe 4.45; et PPR 5/24, section 5
1. Renforcer l'application	1.15	Recommandations révisées sur les méthodes qui permettraient de dénombrer les organismes viables	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 4.54; et PPR 5/24, section 6
1. Renforcer l'application	1.16	Mise à jour des Directives de l'OMI sur l'application de dispersants (partie IV)	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		PPR 4/21, section 13; et PPR 5/24, section 16, paragraphes 24.2.16 et 24.2.17 et annexe 12
1. Renforcer l'application	1.17	Application uniforme de la règle 14.1.3 de l'Annexe VI de MARPOL	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 14.27; PPR 5/24, section 13; et MEPC 72/17, paragraphes 5.2 à 5.11, 5.41 à 5.43 et annexe 10

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.18	Mesures visant à garantir la qualité du fuel-oil destiné à être utilisé à bord des navires	2019	MEPC			Travaux en cours		MEPC 72/17, paragraphes 5.12 à 5.18 et 5.44 et 5.45
1. Renforcer l'application	1.24	Révision des prescriptions du Code technique sur les NO _x , 2008 applicables à la certification des dispositifs RCS	2018	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.15; MEPC 71/17, paragraphes 5.8 et 14.31; résolution MEPC.291(71); et PPR 5/24, section 10, paragraphes 24.2 10 et 24.2 11 et annexes 8 et 9
1. Renforcer l'application	1.25	Directives pour le rejet de l'eau de décharge provenant de la recirculation des gaz d'échappement	2018	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphes 5.4 à 5.7; et PPR 5/24, section 9, paragraphes 24.2 8 et 24.2 9 et annexe 7
1. Renforcer l'application	1.26	Amendements aux Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées (résolution MEPC.227(64)) afin de remédier aux incohérences constatées dans le cadre de leur application	2020	MEPC	PPR				MEPC 71/17, paragraphes 14.8 et 14.9; et MEPC 72/17, paragraphe 15.10
Note : Ce résultat a été inscrit à l'ordre du jour du PPR 6 pour qu'il entame les travaux.									
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.2	Systèmes approuvés de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives, compte tenu des recommandations du GESAMP-BWWG	Travaux annuels	MEPC			Travaux achevés		MEPC 72/17, section 4

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.13	Révision des Directives relatives aux systèmes intégrés de traitement des eaux de cale (IBTS) et amendements au Certificat IOPP et au Registre des hydrocarbures	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.12; et PPR 5/24, section 15
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.14	Amendements à la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL visant à exiger un point d'échantillonnage réservé au fuel-oil	2019	MEPC	SSE	PPR	Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.10; et PPR 5/24, section 12
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.17	Examen de l'élaboration de normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs applicables à tous les types de navires	2018	MSC/MEPC			Aucun travail n'a été confié au MSC		
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.18	Normes relatives aux systèmes de bord de gazéification des déchets et amendements connexes à la règle 16 de l'Annexe VI de MARPOL	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 70/18, paragraphe 15.17; PPR 5/24, section 8; et MEPC 72/17, paragraphe 15.10
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.19	Examen de la proposition initiale visant à modifier l'Annexe 1 de la Convention AFS pour y inclure des contrôles sur la cybutryne	2018	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 14.3; et PPR 5/24, section 19 et paragraphe 24.2.25
Note : Le PPR 5 a recommandé que le MEPC 73 modifie le titre de ce résultat pour qu'il se lise "Modification de l'Annexe 1 de la Convention AFS pour y inclure des contrôles sur la cybutryne et révision connexe des directives pertinentes" et reporte à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.									
3. Répondre aux changements climatiques	3.1	Traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées par les navires	Travaux annuels	MEPC			Travaux achevés		MEPC 72/17, paragraphes 5.19 et 5.20

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
3. Répondre aux changements climatiques	3.2	Poursuite de la mise en place des mécanismes requis pour parvenir à limiter ou à réduire les émissions de CO ₂ dues aux transports maritimes internationaux	Travaux annuels	MEPC			Travaux achevés		MEPC 72/14, sections 6 et 7 et annexe 11
3. Répondre aux changements climatiques	3.3	Impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 5.3; et PPR 5/24, section 7 et paragraphe 24.2.7
3. Répondre aux changements climatiques	3.4	Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires	2019	MEPC			Travaux en cours		MEPC 72/17, section 12
3. Répondre aux changements climatiques	3.5	Révision des Directives relatives à l'EEDI et au SEEMP	2019	MEPC			Travaux en cours		MEPC 72/17, sections 5 et 6
3. Répondre aux changements climatiques	3.6	Examen de l'EEDI prescrit en vertu de la règle 21.6 de l'Annexe VI de MARPOL	2019	MEPC			Travaux en cours		MEPC 72/17, paragraphe 5.24 à 5.33, 3.50 et 3.51 et annexe 6
3. Répondre aux changements climatiques	3.7	Autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique des transports maritimes internationaux	2019	MEPC			Travaux en cours		MEPC 72/17, section 6
4. Participer à la gouvernance des océans	4.1	Désignation de zones spéciales et de zones maritimes particulièrement vulnérables et adoption de mesures de protection associées	Travaux continus	MEPC	NCSR		Travail continu		MEPC 72/17, section 8
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT pour les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du	2019	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux en cours		MEPC 72/17, section 12

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
		Millénaire pour le développement							
4. Participer à la gouvernance des océans	4.3	Élaboration d'un plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires	2020	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 72/17, paragraphes 15.2 à 15.6
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement	Travaux continus	MSC/MEPC	III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR		Travail continu		MEPC 71/17, paragraphes 4.80, 5.22, 9.10 et 10.7 et annexes 8 et 20; et PPR 5/24, section 20; et MEPC 72/17, paragraphes 3.10 à 3.13, 3.56 et 3.57 et annexe 9
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.3	Risques présentés par des produits chimiques sur le plan de la sécurité et de la pollution et élaboration des amendements à apporter en conséquence au Recueil IBC	Travaux continus	MEPC	PPR		Travail continu		MEPC 71/17, paragraphes 9.3 à 9.5; PPR 5/24, section 3; et MEPC 72/17, paragraphe 9.4
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.4	Enseignements tirés et questions de sécurité recensées à partir de l'analyse des rapports d'enquête de sécurité maritime	Travaux annuels	MSC/MEPC	III				III 4/15, section 4
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.5	Questions recensées à partir de l'analyse des données PSC en ce qui concerne l'application des instruments de l'OMI	Travaux annuels	MSC/MEPC	III				III 4/15, section 6
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.7	Examen et analyse des rapports sur l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires	Travaux annuels	MEPC	III				III 4/15, section 3

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.8	Contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils livrés en vue de leur utilisation à bord des navires	Travaux annuels	MEPC			Travaux achevés		MEPC 72/17, paragraphes 5.21 à 5.23
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.10	Examen des prescriptions de l'Annexe II de MARPOL qui ont une incidence sur les résidus de cargaison et les eaux de nettoyage des citernes contenant des produits flottants persistants à viscosité élevée et qui se solidifient et des définitions connexes et élaboration d'amendements	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		PPR 4/21, section 4; et PPR 5/24, section 4
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.11	Élaboration de mesures visant à réduire les risques associés à l'utilisation et au transport de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques	2019	MEPC	PPR		Travaux en cours		MEPC 71/17, paragraphe 14.13; et MEPC 72/17, section 11
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.13	Utilisation de registres électroniques	2018	MEPC	PPR		Travaux en cours		FAL.5/Circ.39/Rev.2; FAL 40/19, paragraphes 6.18 à 6.21; MEPC 70/18, paragraphe 2.2; et PPR 5/24, section 18 et paragraphes 24.2.18 à 24.2.23
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.1	Approbation de mesures visant à mettre au point, entretenir et moderniser les systèmes d'information et de directives connexes (GISIS, sites Web, etc.)	Travaux continus	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travail continu		MEPC 72/17, paragraphe 16.22

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.3	Analyse et examen des rapports sur les accords de partenariat pour des programmes en faveur de l'environnement et sur l'exécution de ces programmes	Travaux annuels	TCC	MEPC		Travaux achevés		MEPC 72/17, section 12
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.9	Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2019	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		MEPC 72/17, section 14
Autres travaux	OW 10	Mesures visant à harmoniser les activités et les procédures de contrôle par l'État du port dans le monde	Travaux continus	MSC/MEPC	HTW/PPR/ NCSR	III	Travail continu		MEPC 70/18, paragraphes 2.2, 5.18 à 5.20 et 15.20; MSC 97/22, paragraphe 19.8; et PPR 5/24, paragraphes 11.5, 13.18, 13.21, 18.15 et 18.16
Autres travaux	OW 13	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour 2018-2019 acceptées par les Comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		MEPC 72/17, section 15
Autres travaux	OW 16	Mise à jour des Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC)	Travaux annuels	MSC/MEPC	III		Travaux achevés		MEPC 72/17, paragraphes 7.4, 4.24 à 4.33
Autres travaux	OW 19	Examen des rapports sur les événements mettant en cause des marchandises dangereuses ou des polluants marins en colis à bord de navires ou dans des zones portuaires	Travaux annuels	MSC/MEPC	III	CCC			CCC 4/12, section 8

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	No du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
Autres travaux	OW 23	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2019	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Council	Travaux en cours		MEPC 72/17, sections 5 et 7
Autres travaux	OW 24	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2019	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Council	Travaux en cours		MEPC 72/17, sections 5 et 7
Autres travaux	OW 49	Examen de l'Accord type pour l'habilitation des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration	2018	MSC/MEPC	III				III 4/15, section 11

AGENDA DU MEPC AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC)							
RÉSULTATS ACCEPTÉS POUR L'AGENDA AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE			Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Délai	Références
Numéro	Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Description					
1	1. Renforcer l'application	Révision des Directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (résolution MEPC.207(62))	MEPC	PPR		2 sessions	MEPC 72/17, paragraphe 15.8
2	2. Assurer l'efficacité de la réglementation	Élaboration d'amendements à la règle 19 de l'Annexe VI de MARPOL et d'un certificat d'exemption connexe visant à exempter de l'application des prescriptions les navires qui, normalement, n'effectuent pas de voyages internationaux	MEPC	III		2 sessions	MEPC 72/17, paragraphe 14.15
3	Autres travaux	Recommandations relatives au sonar de navigation des transporteurs de brut	MSC/MEPC	SDC		1 session	MSC 91/22, paragraphe 19.23

ANNEXE 14

QUESTIONS À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR DU MEPC 73 ET DU MEPC 74

No ¹	Question	MEPC 73 octobre 2018	MEPC 74 mai 2019
1	Adoption de l'ordre du jour	X	X
2	Décisions des autres organes	X	X
3	Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires	X [DG]	X [DG]
4	Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast	X [RG]	X [RG]
5	Pollution de l'atmosphère et rendement énergétique	X [WG] ²	X [WG] ²
6	Autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique des transports maritimes internationaux	X [WG] ²	X [WG] ²
7	Réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires	X [WG]	X [WG]
8	Élaboration d'un plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires	X [WG]	
9	Élaboration de mesures visant à réduire les risques associés au transport et à l'utilisation de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques	X	
10	Identification et protection des zones spéciales, des zones de contrôle des émissions et des zones maritimes particulièrement vulnérables	X	X
11	Prévention de la pollution et intervention	X ³	X ⁴
12	Rapports d'autres sous-comités	X	X
13	Activités de coopération technique relatives à la protection du milieu marin	X	X
14	Renforcement des capacités pour la mise en œuvre des nouvelles mesures	X	X
15	Programme de travail du Comité et de ses organes subsidiaires	X	X

¹ La numérotation ne correspond pas nécessairement à celle qui sera utilisée dans l'ordre du jour des prochaines sessions.

² Le Groupe de travail qui sera constitué au titre du point 5 pourrait également traiter le point 6.

³ Rapport sur les travaux du PPR 5.

⁴ Rapport sur les travaux du PPR 6.

No ¹	Question	MEPC 73 octobre 2018	MEPC 74 mai 2019
16	Application des méthodes de travail des Comités	X	X
17	Élection à la présidence et à la vice-présidence pour 2019	X	X
18	Divers	X	X
19	Examen du rapport du Comité	X	X

À noter :

DG – Groupe de rédaction
RG – Groupe d'étude
WG – Groupe de travail
TG – Groupe technique

ANNEXE 15

DÉCLARATION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL AU SUJET DE L'ADOPTION DE LA STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES

Ayant suivi les délibérations qui ont eu lieu depuis le début de la semaine au sujet du point 7 de l'ordre du jour, je juge bon de m'adresser à vous à ce moment critique de la réunion du Comité *avant* que vous ne consultiez le rapport du Groupe de travail alors que nous passons à l'adoption de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires.

Permettez-moi tout d'abord de saluer les progrès importants accomplis par le Groupe de travail. Sous la direction éclairée de son Président, M. Sveinung Oftedal (Norvège), le Groupe a été en mesure de surmonter de grandes difficultés pour mettre au point le texte définitif de cette stratégie et je suis extrêmement reconnaissant à tous les participants pour les efforts considérables qu'ils ont déployés en vue de participer de manière constructive à la réalisation de ses objectifs.

Je tiens à vous rappeler les paroles que j'ai prononcées lors de mon allocution d'ouverture lundi matin. Je vous avais instamment prié de faire preuve d'innovation et du meilleur esprit de coopération dans l'intérêt de l'Organisation et, surtout, dans l'intérêt des communautés maritimes et des générations futures.

Le moment est venu, alors que le Comité va terminer ses travaux en adoptant cette stratégie, de montrer l'esprit de coopération optimal de l'OMI.

Il se peut que le texte qui vous est présenté ne vous satisfasse pas tous complètement mais il est le résultat de négociations fructueuses auxquelles ont participé un grand nombre d'États Membres ayant des intérêts communs et différents pour trouver une solution de compromis qui constitue un solide terrain d'entente. Dans ce contexte, je pense que ce texte qui est le fruit d'un compromis est une solution qui devrait permettre de rallier tout le monde.

Je suis conscient des compromis difficiles et des efforts herculéens que les Gouvernements Membres doivent faire pour atteindre l'objectif ultime. Toutefois, je me permets de rappeler qu'il est inconcevable de ne pas adopter une stratégie initiale à la présente session et je vous implore de redoubler d'efforts pour atteindre notre objectif collectif.

En tant que membre de la famille des Nations Unies, l'OMI doit prendre bonne note du message du Secrétaire général de l'ONU, M. António Guterres, qui lundi a appelé les nations à adopter à l'OMI une stratégie initiale ambitieuse qui soutienne la modernisation du secteur des transports maritimes d'une manière conforme aux ambitions de l'Accord de Paris. C'est aussi le message fervent de l'inscription anonyme que nous avons tous pu lire sur la berge du fleuve cette semaine : "IMO, don't sink Paris" (OMI, ne coule pas Paris). Je vous en supplie, ne les décevez ni l'un ni l'autre.

Je ne saurais souligner plus vigoureusement combien il est important d'adopter cette stratégie initiale aujourd'hui. Cette stratégie devrait constituer un message clair pour le monde extérieur et, en tant que plate-forme, elle posera des jalons pour les futurs travaux relatifs à la réduction des émissions de GES provenant des navires. Ne l'oubliez pas, cette stratégie initiale n'est pas une déclaration finale mais un point de départ clé.

Je rappelle que je compte sur chacun de vous, individuellement et collectivement, en tant que membres de la famille OMI, d'accepter ce qui est une solution de compromis positive. Si vous adoptez aujourd'hui cette stratégie, vous indiquerez très clairement au monde entier – et au secteur des transports maritimes – que vous, les États Membres de l'OMI, vous attaquez à la question avec le même engagement que celui que vous avez témoigné envers l'Accord de Paris et que l'OMI reste l'instance compétente permettant aux gouvernements de donner aux transports maritimes internationaux le cadre réglementaire mondial dont ils ont besoin.

ANNEX 16

STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS*

ITEM 1.

Statement by the delegation of the Marshall Islands

"Ministers, Ambassadors, Colleagues - *Jakwe*, and greetings. I am here to deliver this message from the President of the Republic of Marshall Islands.

In the next days in IMO will determine whether Marshallese children born today will have the chance of a secure and prosperous life or will have to leave the land of their ancestors and set sail across the oceans to an uncertain future.

This is scientific fact. If the shipping sector were a country, it would already be the world's sixth largest climate polluter. By the estimates of this body, shipping emissions are set to grow by as much as 250% when, instead, global emissions must peak by 2020 and rapidly decline if we are to have any hope of staying within the Paris Agreement temperature limits.

To fellow developing countries who are worried about what impact climate action will have on shipping I say this: I doubt that there are many – if any – countries in this room which have a greater economic interest in the outcome of this MEPC than the Marshall Islands, if you consider the importance of the shipping sector as a percentage of our GDP and our almost total reliance on shipping for trade.

So, I speak with considerable credibility when I say that the argument being presented by some that climate action means a negative impact on shipping and trade is completely and utterly false.

The technologies exist now to allow shipping to transition to clean and sustainable growth. Industry has clearly stated it wants to act. And so do shipping customers. It needs a clear policy signal from this body to do so. This is an opportunity to be grasped. One way or another the shipping sector – like all other global sectors – will have to decarbonize. The question is whether to embrace the opportunities or be forced to decarbonize at a later date, more rapidly and in a more expensive and disruptive way.

The text of the draft Initial Strategy on reducing greenhouse gas emissions presented to the MEPC already represents significant compromises on our part. And compromises on the part of all countries in this room. Like others, there are very many things in it we do not like. And things missing from it that we could not even discuss last week.

At the same time, we must all recognize that unless we work with the current text as a package, we risk having no outcome at all. We have all travelled far together. We need to take the final steps. It is time for all those countries who label themselves elsewhere as climate leaders to step up and do what is right.

Economic gains from protecting one sector – or even one industry – in any national economy will be far outweighed by the costs of failing to achieve the Paris Agreement temperature goals.

* Statements have been included in this annex as provided by delegations/observers, in the order in which they were given, sorted by agenda item, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided). Statements are accessible in all official languages on audio file at: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>

There will be nothing more devastating to global trade than the cost of having to try to adapt to a world that is on average two, three or four degrees warmer. The costs will dwarf any perceived savings. We do not even know if we can adapt to any scenarios over two degrees. No country will be immune.

I say again – any assumption of a trade-off between climate action and sustainable economic growth of shipping is false. And the draft Initial Strategy before us clearly states that disproportionate negative impacts must be identified and addressed before implementing measures are adopted. There is simply no credible reason to hesitate any longer.

We are willing to work with all countries in this room to improve the text. At the same I have to be clear that the Marshall Islands, home to the second largest flag registry in the world, will very publicly dissociate from an outcome from the MEPC that does not contain an explicit quantified level of ambition consistent with a possibility of achieving the Paris Agreement temperature goals. I will not go home to my children, and my country's children, endorsing an outcome from the IMO that fails to face up to the greatest threat of the century.

Excellencies, colleagues. You in the IMO have previously argued that you should regulate your own greenhouse gas emissions. You must now live up to that responsibility. The moment of truth has come for the IMO. The issue cannot be deferred. Let's take this chance before us to embrace the greatest economic opportunity of the century. Let's work to get this deal done.

Kommol tata, and thank you very much."

Statement by the delegation of the Solomon Islands

"Mr Chairman, Honourable Ministers, Excellencies, fellow IMO members, good morning.

As my delegation has said in previous meetings, the Solomon Islands, along with our neighbours and others, is at the forefront of climate change and I won't take up time detailing the impacts we are already experiencing and face as you are all well aware of the challenges climate change brings.

That we all face, let me be clear on this. Whilst we may be affected more than others right now, climate change, if not tackled urgently, will cause major challenges to all of us, all countries will suffer.

Today, I focus my comments on some of the concerns raised by other delegations to try to allay their fears of taking decisive and ambitious action. In particular, the science and the evidence.

We have heard that some believe that there is not yet sufficient evidence to enable us to set concrete ambitious quantifiable targets for decarbonisation now and that we should delay. We are certain that this is not the case.

The IPCC 5th assessment report notes with high confidence that without additional mitigation efforts warming by 2100 will lead to severe, widespread and irreversible impacts globally. Whilst mitigation may involve some risks, these risks do not have the severe, widespread and irreversible impacts of climate change. Delays limit our options and increase the long-term costs.

Whilst the IPCC report on 1.5 degrees is not due until later this year, the background data and analysis is already in the public arena and is clear. We MUST decarbonise all sectors and we MUST start international shipping on that pathway to zero greenhouse gas emissions urgently and before 2023.

There is sufficient publically available science and data that shows that, if we are to keep open the possibility of pursuing efforts to limiting global average temperature increases to 1.5 degrees that we all committed to in Paris, then international shipping must reach zero greenhouse gas emissions by 2050.

We leave ourselves open to criticism if we claim to develop an evidence-based strategy, but when faced with the evidence we have now, we do not set appropriate targets and put in place the necessary short-term actions.

The consequences of us failing to begin decarbonisation and not take action in the next five to ten years will have major consequences for us all.

We must include levels of ambition that keep open the possibility of achieving the 1.5 degree temperature goal, and that means an absolute target of 100% reduction by 2050 and decisive action in the short term that starts the industry on the trajectory necessary. Our delegation will be forced to disassociate itself from any strategy that does not provide this.

I thank you in advance for the right decisions that I know we will make this week – we cannot afford to do otherwise."

Statement by the delegation of Kiribati

"Mr Chairman, Fellow Delegates, Ladies and Gentlemen

Mr Chair, the year 2050, between 50-80% of Tarawa, our capital, is predicted to be under water and our whole nation will be fully submerged by 2100. Within decades, my country will be uninhabitable and you would acknowledge, why tackling climate change is very important and of utmost importance to us and my people, as a nation and as a country with its own culture.

I am sure if you were in my position or one that live in a country that is in the brink of its survival, you would totally agree with me that you would want an initial strategy that does clearly include levels of ambition that align with the 1.5 degree temperature goal and very essential that we pursue efforts towards.

Mr Chairman, for our existence and for the sake of our survival, Kiribati would like to request to all our distinguished delegates; a 100% reduction in greenhouse gas emissions before 2050 across all sectors and by all countries, which we strongly believe that every Country in this room can commit significantly to reduce emissions in the next five years.

Kiribati is confident that we can achieve this if we work together. We can tackle the challenges of reducing emissions to zero by 2050 and make sure that the impacts on States are addressed. We can take the opportunities that also come from decarbonisation of international shipping.

There are solutions already available and we already have an example of a retrofitted wind-assist vessel which has been serving our Line Islands, running from Honolulu to the Cook Islands saving more than 60% of fuel, running as a profitable business for over 10 years on

what has to be one of the most challenging routes for international shipping in the world. It is because of the financial savings resulting from reduced fuel use that makes this possible. As the IPCC's 2014 climate change synthesis report notes "limiting the effects of climate change is necessary to achieve sustainable development and equity, including poverty eradication".

Mr Chair and distinguished colleagues, on behalf of the Government and the people of the Republic of Kiribati, we look forward to adopting an initial strategy this week that meets all respective our needs, for if we cannot agree to include a long-term quantified target of zero emissions by 2050, my delegation will be forced to disassociate from the outcome.

Thank you"

Statement by the delegation of Tuvalu

"Mr Chair, fellow IMO members, good morning.

I know that you have much to get through in this Committee so I will be brief.

Tuvalu, may well be the first nation to suffer from complete land loss due to climate change, and be uninhabitable by 2050. I feel sure that you can sympathize with our situation and would ask that we all remember this in our discussions and deliberations this week.

We need to particularly consider and agree the short-term follow up actions that are needed in the next few years, before the adoption of the Revised Strategy in 2023, that will start us on the downwards trajectory we all need.

We cannot adopt a Strategy that will result in increasing emissions from the sector when all other sectors are decreasing. That will simply be politically unacceptable to the rest of the world and will be difficult to defend, particularly as we know all sectors are going to have to increase their commitments to emissions reduction.

The costs of climate change to all of us are only going to increase if we do not collectively, all nations and all sectors, decarbonize.

We have all agreed to the temperature goal of pursuing efforts to limit global warming to 1.5 degrees. For this house not to do the same is not acceptable to Tuvalu.

We need to be positive and focus on maximizing the opportunities we each have, whether that is building new more efficient ships, developing technologies that reduce emissions from the existing fleet, biofuels or further developing alternative fuels such as ammonia and hydrogen.

As the late Stephen Hawking said "intelligence is the ability to adapt to change". Let us be intelligent.

Thank you"

Statement by the delegation of Peru

"Gracias señor Presidente y buenos días a todos,
(Thank you Mr. Chair and good morning to all)

He venido hoy a participar en el 72 Periodo de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino con grandes expectativas de que la Organización Marítima Internacional decida este viernes dar un paso histórico y noble como ha dicho el Secretario General. UN PASO MAS en el ESFUERZO GLOBAL de hacer frente a los ineludibles impactos del Cambio Climático.

El Peru, como Estado Parte del ACUERDO DE PARIS, esta dirigiendo sus esfuerzos a la consecución de los objetivos de mitigación y adaptación presentados ante la Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente a través de sus Contribuciones Nacionales Determinadas.

Tal como el Acuerdo de Paris lo establece es necesario alcanzar un EQUILIBRIO entre las emisiones antropogénicas y su absorción en la segunda mitad de este siglo para poder mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de los 2 grados centígrados con respecto a los niveles pre-industriales y proseguir los esfuerzos para limitar esa temperatura a 1.5 grados centígrados.

PERO SIEMPRE SOBRE LA BASE DE LA EQUIDAD, EN EL CONTEXTO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE Y DE LOS ESFUERZOS PARA ERRADICAR LA POBREZA.

Es por ello, que el Peru se adhirió a la Declaración Tony de Brum, en febrero pasado - que UNE HOY a 45 países - porque considera que SI ES POSIBLE AVANZAR DE MANERA DECIDIDA Y COMPROMETIDA EN LA REDUCCION DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO PROVENIENTES DEL SECTOR MARITIMO INTERNACIONAL si así los países que formamos parte de esta gran organización nos lo proponemos.

Señor Presidente,

Cuando el Grupo de Trabajo Inter-sesiones empezó sus discusiones para la elaboración de una Estrategia Inicial de la OMI para la reducción de gases de efecto invernadero provenientes de los buques- hace mas o menos un año y medio atrás - muchos Estados NO reconocían al Acuerdo de Paris como marco para estas negociaciones. Sin embargo, el PERU, consciente DE LOS AVANCES REALIZADOS POR LA OMI en la adopción de medidas para prevenir la contaminación marina proveniente de buques y para proteger el medio marino, subrayó desde ese entonces que si la Conferencia de Rio de 1992 hubiese sido suficiente no hubiese existido el Protocolo de Kyoto de 1997 y si Kyoto hubiese sido suficiente no tendríamos el Acuerdo de Paris.

Por eso QUIERO DESTACAR CON MUCHA COMPLACENCIA que hoy el Acuerdo de Paris esta presente en EL BORRADOR DE ESTRATEGIA INICIAL QUE SERA SOMETIDA A CONSIDERACION DE ESTE COMITE.

Se que el Grupo de Trabajo Inter-sesiones ha tenido una ardua labor la semana pasada. Deseo felicitar al señor Sveinung OFTEDAL por su buena y eficiente conducción y a cada uno de los delegados que se han entregado con dedicación y compromiso en defender sus posiciones nacionales sobre la base de buscar EL BENEFICIO GLOBAL, SIEMPRE TENIENDO EN CUENTA LA VULNERABILIDAD DE TODOS LOS ESTADOS, DESARROLLADOS, EN DESARROLLO Y PARTICULARMENTE DE LOS MENOS DESARROLLADOS Y de los pequeños Estados Insulares ante la amenaza del CAMBIO CLIMATICO.

Señor Presidente, Queridos delegados,

Ya falta poco para poder culminar esta Estrategia Inicial y aprobarla esta semana, por eso los aliento a que continúen con ese ESPIRITU CONSTRUCTIVO DE COOPERACION en las discusiones que continuaran el día de hoy y los INVOCO a SIEMPRE RECORDAR que no se trata de ganar un argumento de negociación sino de hacer lo que es CORRECTO. Y ESO TODOS LO SABEMOS. LO CORRECTO es avanzar en contribuir a los esfuerzos globales para avanzar en la reducción de los gases de efecto invernadero para un MUNDO MEJOR para LAS GENERACIONES DE HOY Y LAS GENERACIONES FUTURAS.

THANK YOU VERY MUCH TO ALL OF YOU. WE HAVE WORKED HARD AS A TEAM AND WE HAVE CERTAINLY COME A LONG WAY IN THIS ORGANIZATION. NOW LET'S TAKE THIS FURTHER IMPORTANT STEP. IT'S OUR DUTY AND OUR LEGAY TO FUTURE GENERATIONS.

GRACIAS. "

Statement by the delegation of Germany

"Germany would like to fully align itself with the comments made by the Marshall Islands, Solomon Islands, Kiribati, Tuvalu and Peru on the importance of an ambitious IMO GHG Strategy.

Member States have worked hard last week under the able leadership of Norway towards a solution by providing us with a Draft for an Initial IMO Strategy.

While Germany is equally unhappy with some parts of the Draft as other Member States might be too, we are offering our strong support and our willingness for further cooperation towards reaching a solution.

In doing so we need to remind ourselves why we are here: This is not just about paragraphs on paper, this is not just about IMO's image and reliability or credibility. This is about the mere survival of some of our IMO Member States too, Member States that will cease to exist if we fail to achieve an ambitious Initial GHG Strategy despite OECD reports and ICS clearly demonstrating its feasibility.

Let us send a strong signal to the outside world that IMO is willing and able to solve this in the spirit of cooperation.

Thank you"

Statement by the delegation of the Philippines

"Good morning fellow delegates.

Thank you Chair and in response to your request, this statement would be brief.

We welcome the opening statement of the Secretary General on the GHG strategy saying, in particular, that the draft IMO GHG Strategy is not a final document but a key starting point.

Many of us here participated in the ISWG-GHG 3 last week and came up with the draft strategy in MEPC 72 WP5. Thus, many of our concerns were addressed in the ISWG3 although not fully but we worked in the spirit of cooperation and achieve a compromise.

The IMO is an organization of sovereign States where national interests are presented and where work is done to achieve a balance of interests.

We look forward to the discussions here in the Plenary or in the WG on how to resolve the key issues. We hope that the spirit of cooperation and compromise will continue to prevail in MEPC 72 and in the working group.

This delegation is pleased that the draft included references to the CBDR-RC, UNFCCC, the Kyoto Protocol and the Paris Agreement as stated in paragraph 3.2.2 in the Guiding Principles, which are fundamental treaties with their accompany principles that are our basic conditions.

This delegation welcomes the possibility of an agreement or compromise on the highly sensitive issue on the Levels of Ambition in paragraph 3.1.

As we look forward to the discussions on this key issue, we appeal to delegations to consider a sensible balance between the commitments of the IMO on the reduction of the GHG emissions from ships and the cost on domestic economies specially their international and domestic fleets and the related support industries.

Lives, livelihood and the environment are the key sectors in the inter-play of interests in the reduction of GHG emission from ships. As previous delegations have stated and we join them on this point, we do what is right.

Thank you Chair"

Statement by the delegation of Mexico

"Muchas gracias Sr Presidente

Buenos días distinguidos Delegados

La semana pasada, en el grupo de trabajo intersesiones, fuimos partícipes de un ejercicio que denotó voluntad y compromiso de todos los Estados Miembros para finalizar el proyecto de la Estrategia inicial de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero procedentes de los Buques, encontrando amplio margen de coincidencia para que ésta sea aspiracional, ambiciosa, realista y coherente con el objetivo que nos hemos fijado en el Acuerdo de París, de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1.5°C.

Si bien no logramos concretar el ejercicio, concluimos con la certeza de que prevalece una apertura y actitud constructiva de todas las Partes, para continuar con los trabajos mediante un mayor diálogo e intercambio que nos permita entender y conciliar las inquietudes manifestadas.

Esta semana tenemos la oportunidad de refrendar, en este Comité, ese espíritu constructivo y de colaboración. México está convencido de que, sobre una base firme de voluntad, confianza, transparencia y flexibilidad, podremos llegar a acuerdos que conlleven a adoptar las decisiones que respondan, de manera progresiva y efectiva, a la amenaza de los impactos del cambio climático que yergue sobre todas las naciones, en particular sobre las más vulnerables, a saber, los países en vías de desarrollo, los Pequeños Estados Insulares en desarrollo y los menos desarrollados.

Para México, es imperante que en el marco de la OMI fijemos un nivel de ambición alto para el sector y actuemos de inmediato, con base en la información y la mejor ciencia disponible hoy, y no sin antes examinar con antelación el impacto sobre los Estados que cualquier medida de corto, mediano y largo plazo pueda tener.

Reconocemos que cualquier objetivo de temperatura a largo plazo requerirá que las emisiones globales alcancen su punto máximo tan pronto como sea posible y, a partir de ello, se establezcan medidas de reducción rápidas. En la práctica, avanzar hacia una trayectoria más ambiciosa implica fijar metas específicas y medidas necesarias para lograrlo.

Es un hecho que, si retrasamos este pico de emisión, el costo de reducción y abatimiento será mayor y, en algunos casos, inaccesible para la mayoría de los países. Por ello es necesario ver las oportunidades que se pueden generar al actuar contra el cambio climático: nos permite ser innovadores y competitivos, sin comprometer el crecimiento del sector ni los objetivos climáticos.

México confía en que, si todos logramos acordar un compromiso concreto y ambicioso en esta Estrategia inicial, mandaremos una señal clara y contundente hacia el sector. La industria, la sociedad, la comunidad internacional en general, están atentos a las contribuciones de la OMI al régimen climático y a lo que decidamos todos en esta sala en los próximos días.

México está en la mejor disposición de escuchar, dialogar y convenir en un texto integral, que recoja las inquietudes de todos los Estados, y que nos permita seguir avanzando en la hoja de ruta fijada, iniciando los trabajos de este 72 MEPC con el mejor espíritu de colaboración e instando a todos a trabajar de igual manera, con el fin de que adoptemos la Estrategia inicial esta semana.

El cambio climático es económicamente viable, debido al avance tecnológico que se tiene; es socialmente inclusivo, pues requiere de la suma de esfuerzos de todos los actores; y es moralmente necesario, dado que se lo debemos a nuestras generaciones futuras.

Muchas gracias"

Statement by the delegation of Chile

"Primero quisiéramos notar los progresos realizados la semana pasada y que ese mismo espíritu constructivo, nos permita acordar una estrategia en base al consenso durante este periodo de sesiones. Sin duda, creemos firmemente que la estrategia contribuirá a alcanzar las metas de temperatura establecidas en el Acuerdo de París.

Chile considera que la estrategia de la OMI debe ser robusta y debe tener un nivel de ambición compatible con el Acuerdo de París, que consiste en alcanzar un peak de las emisiones lo antes posible y luego reducir las emisiones para alcanzar la neutralidad de ellas, hacia la segunda mitad del siglo.

Con la información que se tiene actualmente, Chile está abierto a establecer una meta basada en la intensidad del carbono y que sea cuantificable. Distinto es el caso de una meta absoluta ya que es fundamental contar con mayor información para poder acordar un valor de la misma. Esto significa que el establecimiento de dicha meta debe acordarse una vez que tengamos los resultados del sistema de recopilación de datos de consumo de combustible (MRV) y el Cuarto inventario de OMI sobre emisiones GEI de y que estará finalizado en el año 2020.

Chile entiende la urgencia de tomar medidas y acciones para que éstas se adopten lo antes posible. En este sentido, nuestro país está abierto a la priorización de las medidas a corto plazo para implementarlas antes del 2023, como es el caso de las mejoras en el EEDI y el Plan SEEMP, y otros tipos de medidas, a la espera de la disponibilidad masiva de combustibles alternativos en el sector.

Chile considera que es fundamental ser cauteloso con medidas que buscan por ejemplo reducir de velocidad de los buques, ya que podría penalizar a países que están geográficamente distantes, afectando la competitividad y al mismo tiempo, distorsionando al comercio, particularmente para nuestras exportaciones de productos perecederos. Por tales razones, Chile en conjunto con Perú, presentó una "submission" (ISWG-GHG 3/2/10) donde propone el uso de velocidad óptima en lugar de reducción de velocidad. En este contexto, es esencial que se minimice los impactos en los Estados en el diseño de las medidas que se contemplan en la Estrategia y que al mismo tiempo sean costo-efectivas.

Finalmente quisiéramos indicar que dadas las características del sector, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectiva capacidades (CBDR-RC) no debe vincularse a las banderas dadas las distorsiones que ello puede generar. No obstante a lo anterior, Chile considera que si es posible conciliar el principio de no discriminación y el principio de CBDR-RC en el desarrollo de la Estrategia y espera trabajar para avanzar hacia un instrumento que incorpore ambos principios."

Statement by the delegation of Estonia

"Mr Secretary General, distinguished delegates,

We would like to stress once again the urgent need for further climate action by international shipping.

In our view, the IMO needs to deliver its appropriate contribution to the climate action efforts.

Sir, we believe that this organisation is well placed and able to successfully address this issue.

The report we have in front of us from last week demonstrates the ability for this organisation to deliver. Furthermore, it demonstrates our joint spirit of cooperation and compromise. Let the spirit of compromise and cooperation guide our work in the coming days. So as to arrive at a successful result! This delegation remains committed to work toward that end.

Thank you Sir!"

Statement by the delegation of Argentina

"Muchas gracias sr. Presidente:

Nuestra delegación se congratula de verlo en el ejercicio de esta función y compromete todo su esfuerzo para alcanzar los fines que nos hemos propuesto en este periodo de sesiones.

Agradecemos también las palabras de aliento del Secretario General para concluir las negociaciones que marcan los esfuerzos que hemos estado haciendo hasta el momento en el ámbito del grupo de trabajo intersesional sobre GHG para alcanzar un texto de consenso, repito de consenso, para la Estrategia Inicial de la OMI en esta materia.

Estos esfuerzos no sólo han tenido por escenario a esta Organización señor presidente, sino que también han tenido como escenario a los foros globales dedicados a esta materia, bajo cuyo mandato trabajamos en la OMI.

Los resultados que aquí alcancemos deben ser coherentes y compatibles con los principios y metas que se han acordado y establecido a nivel global a través de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, el Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París, tal como lo acaban de señalar las delegaciones de Chile, Filipinas y decenas de otras que se han pronunciado en tal sentido en el ámbito del Grupo de Trabajo.

Una meta en materia de emisiones de carácter cuantitativo y absoluto, a juicio de esta delegación, no presenta esa compatibilidad con los instrumentos que acabo de mencionar.

Por otra parte, tampoco podemos establecer una meta que no permita garantizar que se alcancen los objetivos de temperatura fijados en el Acuerdo de París.

Tal como lo han señalado otras delegaciones que me precedieron en el uso de la palabra, se trata de una solución que debe ser alcanzada por Estados soberanos y entre Estados soberanos en el marco de esta Organización Internacional. Estados soberanos cuyos intereses esenciales, tal como lo acaban de señalar las islas del Pacífico, están en juego en esta negociación. Nuestra delegación apoya lo expresado por Chile y otras delegaciones en cuanto a la necesidad de tutelar los intereses de los Estados distantes de los grandes centros de producción y consumo, como así también de velar por los intereses de los Países en Desarrollo, a través de un pleno reconocimiento de los principios ya consagrados en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, en particular, el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, como así también el principio según el cual las medidas que se adopten para combatir el cambio climático no deben afectar el comercio internacional en el sentido dispuesto por el artículo 3.5 de la CMNUCC.

Sr presidente, nuestra delegación ha comprometido desde el primer día sus esfuerzos para alcanzar un resultado por consenso, en esta materia, en esta organización. Ha redoblado esos esfuerzos y está dispuesta a seguir haciéndolo y en tal sentido compromete todo su apoyo a sus esfuerzos para alcanzarlos.

Muchas gracias sr. Presidente."

Statement by the delegation of New Zealand

"Thank you chair and good morning colleagues

I have asked for the floor to speak in solidarity with our Pacific family.

With rising greenhouse gas emissions from international shipping, the International Maritime Organization (IMO) has a responsibility to take meaningful and effective action.

New Zealand expects the IMO Greenhouse Gas reduction strategy, being negotiated, to contribute to achieving the goals of the Paris Agreement, particularly holding the increase in global average temperature to well below 2 degrees Celsius above preindustrial levels and pursuing efforts to limit the temperature increase to 1.5 degrees. That is why we were proud to sign the Tony de Brum declaration at the One Planet Summit held in Paris last December.

To be effective, the strategy must not distort competition. It must apply equally to all ships irrespective of their flag and to all IMO member states.

We urge the IMO not to miss the opportunity to adopt a workable strategy that:

- is ambitious and with appropriate measures implemented as soon as possible;
- applicable to all ships and applied equally, regardless of which state a ship is registered, and
- recognizes and protects the interests of Pacific Island countries and territories.

Unfortunately, there is little time remaining to conclude these negotiations. We commend the leadership of Pacific Island states in encouraging ambitious outcomes from the ongoing IMO negotiations and join with them in encouraging all countries to redouble their efforts to ensure the IMO achieves a credible result."

Statement by the delegation of Vanuatu

"CBDR principle acknowledges all States have shared obligation to address environmental destruction but denies equal responsibility of all States with regard to environmental protection. But aren't we facing the same consequences? After listening statements from our friends and colleagues from the Pacific with whom we associate ourselves of course, shouldn't the IMO set a strong Vision with high level of ambitions to take an active role in saving lives? Because, it is what we are talking about, some of our neighbour in the Pacific are threaten to such an extent that Tuvalu could be the first Nation to be lost due to climate change.

Sir, Ambitions targets serve the purpose of the Vision. High Level of Ambitions will promote development of innovative technologies that are so much required to achieve our Vision. Sending the right signal to the Industry and the world is crucial at this point to set the trend for the next decades to create a momentum in view of reducing GHG emissions from international shipping and phase them out as soon as possible. We understand there are means to achieve high level of ambitions and while we admit, there might be some grey areas along the road we prefer to move ahead with high ambitions which we hope will help safeguarding our Region which is only responsible of 0.03% of anthropogenic emissions – and yet we are ready to commit!"

Statement by the delegation of Fiji

"Mr Chairman, Excellencies, distinguished delegates good morning and *bula vinaka* to you all.

Fiji as an archipelagic state with more than 320 islands of which more than one hundred is inhabited. We are mainly dependent on shipping for survival both in terms of foreign and domestic shipping.

Fiji is equally affected by rise in sea level and in certain areas have relocated villages to higher ground and like our fellow neighboring island states is equally concerned by global warming. In our current role as COP 23 President, Co-chairmanship with Sweden in the UN Ocean Conference and Fiji's Presidency of the UN General assembly, we strongly urge that the spirit of the Paris Agreement is fully embraced by IMO and more specifically, that the IMO Strategy for reducing GHG emissions from ships is fully aligned with the Paris agreement temperature goal, namely to keep global warming well below 2 degrees Celsius and – of particular importance to Fiji as a small island developing State – to aim for 1.5 degrees or lower.

Mr, Chair the Fiji Group was hit by severe flooding in most areas last week bringing about wide spread devastation as a result of category 1 Tropical Cyclone Josie. This TC claimed 5 lives and as we speak, a Category 2 Tropical Cyclone Keni is affecting the Fiji group and similarly

will bring about devastation in terms of flooding and destructive winds whilst we are still recovering from TC Josie. Fiji as well as the other Pacific island states are vulnerable to the frequency of these natural disasters and its strength reaching category 5. This is the result of global warming.

It is imperative that this forum seriously consider an ambitious initial IMO Strategy to address GHG emissions from ships that is aligned to the 1.5 temperature goal threshold. We must pursue efforts towards 100% reduction in greenhouse gas emissions before 2050 across all sectors and by all countries, and that significant action is taken to reduce emissions in the next five years. As we do not have the luxury of time. **THE TIME TO TAKE ACTION IS NOW, NOT TOMORROW OR IN THE NEXT FIVE YEARS IF WE ARE SERIOUSLY THINKING OF OUR FUTURE GENERATIONS.**

I am confident that we can collectively work together in the spirit of compromise to deliver an ambitious IMO GHG Strategy that will of course require zero emissions by 2050. We can take the opportunities that also come from decarbonisation of international shipping. Fiji is encouraged by the views of the Industry during the 3rd intercessional, especially the representative of the International Chamber of Shipping (ICS) and Clean Shipping Coalition (CSC) who has confirmed that the industry is ready to move forward and meet an ambitious IMO strategy which sets the highest level of ambition target to meet the goals of the Paris Agreement. If the industry is ready to move forward then we must do so.

Fiji understands that solutions are already available to make this happen for the shipping sector and as our colleagues from IMarEST in particular noted last week, there is sufficient publically available science and data of pursuing efforts to limiting global average temperature increases to 1.5 degrees that we all committed to in Paris. However there is still a call for complete scientific data in order to take an ambitious action. We wish to remind this august body that the precautionary principle must take precedence because the consequences for not acting today can be devastating for Pacific island nations, SIDs and LDCs. (We are already feeling the consequences of not acting).

Mr Chair, and distinguished delegates, thank you for the opportunity to speak and we look forward to adopting an ambitious IMO Strategy that will send a clear signal to the industry and certainly demonstrate the leadership role and commitment of IMO and the shipping sector to the rest of the world.

Thank you and vinaka vakalevu"

Statement by the delegation of the Cook Islands

"Secretary General, Chair, Excellencies, Colleagues,

Kia Orana,

The Cook Islands, being at the forefront of the impacts of climate change - which, we should remember, is largely due to past and current actions of the industrialised world - does of course fully share the concerns of our Pacific brothers and sisters at the impact of climate related change. We would however caution those who might subscribe to the notion that no deal is better than an imperfect deal; we would not advocate nor accept that red lines can somehow resolve our concerns and the predicament of our region, remote as it is from the main trading routes.

Whilst we eagerly await the release of the 5 IPCC report in October when we will receive a more robust update of the science, in the meantime we consider that it is important that we finalise the initial strategy in a timely manner, that is - at this session of the MEPC. The Cook Islands remains fully committed to working constructively with others towards achieving this outcome.

Chair, we may not get what we want but we would be confident that with the usual IMO spirit of compromise leading to consensus that we will get what we need and enable us to yet again reflect the significant and ongoing contribution that this organisation has, will and must continue to have on its mandate for maritime safety, security, and importantly the protection of the maritime environment, not the least that of greenhouse gas pollution.

My delegation would therefore suggest we go forward with the text in MEPC 72/WP.5 confident that under the able chairmanship of Mr. Oftedal, we will be successful in the pursuit of our noble aims.

Kia Manuia."

Statement by the delegation of Panama

"El Gobierno de Panamá como suscriptor del Acuerdo de Paris reitera su compromiso continuo con este instrumento internacional. Panamá inició reportando la estimación de sus emisiones, las que son 0.02% de las emisiones globales al Convenio Marco de naciones unidas sobre cambio climático. Panamá no ha demorado en realizar todas las acciones necesarias, dentro de su capacidad, para mitigar el cambio climático que nos afecta a todos, siempre siendo consecuente con el compromiso adquirido mediante el Acuerdo de París y sobre todo con nuestra convicción, de que somos parte de la solución. Es por ello que Panamá en ese mismo espíritu de colaboración y Como miembro de la Organización Marítima Internacional participamos de este foro para lograr la reducción de los gases de efecto invernadero proveniente de los buques.

La Delegación Panameña espera que del esfuerzo resultante de este Comité produzca la estrategia inicial de OMI, y aunque en la última semana no hemos avanzado tanto como nuestras expectativas, confiamos en que la estrategia de la Organización sea balanceada, creíble, realista, y a la vez, capaz de lograr los niveles de reducción propuestos.

Es por ello que Panamá es de la opinión que como Organización, como industria y como Estados podemos hacer más y es nuestro deber hacer lo mejor, producir una estrategia que efectivamente logre la reducción de los gases de efecto invernadero que provienen de los buques, y es por ello que, a pesar de que "Business as usual" nos llevará eventualmente a las cero emisiones, somos de los que queremos impulsar la milla extra, pero sin poner en riesgo el fin último del transporte marítimo y la credibilidad que, en materia de reducción de emisiones, la OMI ha logrado."

Statement by the delegation of South Africa

"Thank you Chair.

South Africa is of the view that all nations are affected by the GHG emission. On that note, it is in the best interest of all nations to ensure that emission from international shipping is reduced as soon as possible and in a sustainable manner. This delegation is committed to have a fruitful and robust engagement to address some of the sticking points emanating from last week's the Inter-Sessional Working Group especially on the Guiding Principles and the Level of Ambitions.

South Africa is also being mindful that this is very sensitive matter to all Member States and on that note, we encourage all Member States to engage on this matter openly with an intent to reach a constructive and the balanced Strategy which is ambitious and achievable.

Thank you Chair."

Statement by the delegation of Brazil

"Thank you, Mr. Chair.

Brazil is fully confident that under your able guidance this MEPC will deliver results by the end of the week.

Let me also congratulate my good friend Mr. Oftedal Sveinung of Norway for his excellent work in steering the three meetings of the Intersessional Working Group on the development of a GHG reduction strategy. Under his firm, constructive and inclusive guidance, we have made progress in identifying key areas of convergence, and more importantly, in understanding the priorities of member states under this complex agenda item. We also thank the Secretariat for its hard work.

Brazil is fully committed to multilateral solutions to address climate change. Brazil hosted the Rio Conference that adopted the UNFCCC in 1992 and was amongst the first nations to sign and ratify the Paris Agreement in 2016.

Chair, my Government is taking ambitious steps to put in place a strategy to fully implement our nationally determined contribution under the Agreement, which pledges a 37% reduction of GHG emissions by 2025 and a 43% reduction by 2030. For a developing nation, this is indeed a very high level of ambition.

The adoption of an initial strategy on the reduction of GHG emissions is therefore a key priority for my country at this session of the MEPC, which will signal IMO's steadfast commitment to contribute to global efforts to address climate change.

Mr Chair, Brazil will strive for a consensus-based initial strategy to be adopted as the result of our work at this session of the MEPC.

Brazil is working towards an initial strategy, which the IMO is able to implement and be accountable for in the decades to come. This is what the road map approved in 2016 provides for. As the IMO Secretary-General rightly pointed, the initial strategy is not the conclusion, but a key starting point of the 5 years of the roadmap that will result in further measures to reduce GHG emissions.

The key to a successful conclusion of this negotiation will therefore be finding the right balance between the very ambitious aspirations that we all have for the shipping sector and the effectiveness required of our actions, bearing in mind the importance of international shipping to global development.

Having reflected upon the very productive exchange of views of last week during the Intersessional Working Group, we see that one of the main challenges we have before us is related to the section on guiding principles and levels of ambition of the strategy. Brazil is willing to work on a level of ambition that is both ambitious and realistic. We hope that member states respond with the same level of interests to the proposals that my delegation has put forward, including on guiding principles.

Brazil looks forward to engaging in discussions in the working group created under this agenda item.

Thank you very much"

Statement by the delegation of Saudi Arabia

"Your Excellency IMO Secretary General, Distinguished delegates, good morning to all, Saudi Arabia would like to join all those in attendance today to express our appreciation to all member states and associations in contributing to our constructive discussion during the 3 intersessional working group meetings and efforts made to assist our Chairman to arrive at a practical and effective IMO Initial GHG Strategy, and we look forward to MEPC 72, to arrive at an initial strategy.

Saudi Arabia would like to thank the leadership of the Intersessional Working Group Chairman, Mr. Sveinung Ofstedal, for his great efforts throughout our 3 intersessional meetings to develop an initial strategy that would address the challenges that IMO needs to fulfil. The efforts that have been made, and will be made during inter sessionals, ensures that we will arrive at a clear and practical strategy that takes into consideration the sustainable development pillars; economic, social and environment.

Distinguished delegates, the IMO has come a long way in fulfilling its ongoing obligations towards making shipping an even more environmentally sound and efficient mode of transportation and continues to work towards the important issues of both air pollution and GHG regulations.

The IMO history is one that we all can be proud of, and in this regards we would like to make mention of some of the main achievements of the IMO, which include:

- .1 In 1997 IMO adopted Annex 6 – at the same year of Kyoto Protocol. Annex 6 subsequently became mandatory in 2005
- .2 In 2000 IMO launched the first ever comprehensive GHG study, which was followed by a 2nd GHG Study then a 3rd GHG Study in 2008 and 2014 respectively, and IMO is in the process to conduct an even more comprehensive 4th GHG study that has started in 2018
- .3 In 2011 and during MEPC 62 IMO adopted a landmark resolution on CO2 reduction which included the introduction and mandatory implementation of the Energy Efficiency Design Index or EEDI.
- .4 In 2013 a new Chapter 4 was added to Marpol Annex 6 which governs Ship Energy Efficiency Management Plan or SEEMP and included the technical parameters of EEDI
- .5 In 2015 and during MEPC 68, IMO developed the all important 3 step approach which was adopted in 2016 under Resolution MEPC.282(70) which includes a comprehensive data collection and data analysis needed to scientifically reach to further steps to reduce GHG emissions.

Mr. Chairman, distinguished delegates, and on point 5, relating to the adopted resolution on the 3-step approach, Saudi Arabia views that data collected and analyzed will provide member states an ability to reach a comprehensive strategy towards GHG emission reduction, that is evidence based.

Mr. Chairman, distinguished delegates, Saudi Arabia recognizes that much has been done, and that much more is being done. We would also like to state that IMO's decisions regarding GHG emissions should be cognizant and in line with global efforts, which include the established UNFCCC and its provisions and principles, and the adopted Paris Agreement, which by the way, Saudi Arabia has ratified, and aims to fulfill its responsibilities to make the Paris Agreement successful.

Mr. Chairman, Saudi Arabia would also like to emphasize that our efforts here in IMO are to take into consideration the global agreement on Sustainable Development Goals or SDGs that have been adopted by over 191 nations, and that these SDGs have been included in IMO's strategic plan and adopted in Assembly Resolution A.1110.

Mr. Chairman, distinguished delegates, to conclude our statement, Saudi Arabia looks forward to a successful outcome to arrive at an agreeable emission based strategy that takes into consideration the approach taken by the Paris Agreement in respecting national capacity and circumstances through state action plans that includes a transparency framework that takes fully into account economic, social, and environmental impacts on all IMO member states that rely on shipping to maintain its trade and development.

Finally, Mr. Chair, we would like to have our statement reflected in the final report."

ITEM 5

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

"Under MARPOL Annex VI, ships shall use fuels with 0.5 percent sulfur content, which requires the existence of advanced refineries capable of producing such clean fuel, and will naturally lead to a significant impact on the bunkering industry and the elimination of a large number of present fuel producers. Ship owners can adopt different methods to implement the new requirements, such as using biofuels, LNG or distillate products with a sulfur content lower than the heavy fuel oil, installing scrubber systems, and the like, while producing compliant fuels will be the most lucrative method for the member States. However, hasty changes in the fuel consumption status of the ships, absence of legal force and obligation to guide refineries toward producing compliant fuels, absence of a competent international organization or forum (similar to IMO) within the oil refining industry in order to make decisions and reach consensus for acting on this matter, extensive costs of adapting the current structures of refineries for the production of compliant fuels, possible unfair competition among fuel producers, monopoly of fuel production for a number of refineries, and uncontrolled increase of fuel prices can adversely impact maritime activities and jeopardize the economic status of shipping in comparison to other modes of transport.

It is also a major concern that the feasibility of production and supply of marine fuels conforming to the provisions of MARPOL Annex VI by the Year 2020 has not been studied in the Persian Gulf and Gulf of Oman (or ROPME Sea Area). The heavy maritime traffic in the Region, huge volumes of oil and gas being supplied and transported through the Strait of Hormuz, inadequate information about the capability of regional refineries for producing compliant fuels, and insufficient transparency about the possible impacts of the new requirements on refineries and bunkering companies thus call for further research.

Having said that, the Delegation of the Islamic Republic of Iran would therefore suggest that the carriage ban be set as such to give ample time and provide sufficient time to all stakeholders and to allow for an experience -building phase."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"At the latest PPR session the delegation of the Russian Federation expressed concerns about the proposal to prohibit carriage as fuel of those fuels that after 1 January 2020 will become non-compliant with the new standard of sulphur content. We stick to the opinion that the existing proposal, in the way it is phrased and with the existing application date, is not satisfactory or well-grounded.

First, we would like to draw your attention to the fact that the work on the PPR outcome on Consistent implementation of regulation 14.1.3 is planned for the intersessional period in 2018 to be completed by the next PPR in 2019. While the approval and adoption of the relevant amendments concerning the prohibition of carriage is envisaged for MEPC 72 and 73, respectively, in 2018. Which means that, at the stage of reaching the decision on the prohibition, it will not be possible to have given full consideration to the results of work on the above outcome. We cannot give our consent to this approach; it is our opinion that, should the decision on the ban and its application date be reached without due consideration of the outcome on Consistent implementation of regulation 14.1.3, such a decision will be incompetent and unjustified.

Dear colleagues, we know from document MEPC72/5/2 that ISO will not be able to complete the new version of the 8217 standard by 2020, which causes questions concerning safety of the ship and its crew when using the virtually sub-standard low-sulphur blend heavy fuel after 2020.

Bearing in mind the two factors mentioned above, the Russian Federation proposes the ban application date should be brought back to a later date and this should be formulated with due consideration of all the available data.

Under the new IMO Strategic Plan the work to reach goals specified in Article 1 of the IMO Convention should be, *inter alia*, carried out in such a way as to ensure a balance for international shipping between the need for economic development, facilitation of international trade and environmental protection.

We are of the opinion, in this particular matter, that there is a threat of breaking this balance, as here we are not talking so much about compliance with the requirement on the allowed sulphur content, but rather about safety of ship and its crew when using, even low-sulphur, but still sub-standard fuel with no reasonable alternatives available.

This delegation is of the opinion that such signals from the industry should not be ignored, and IMO should consider this matter very seriously.

Here at IMO, in recent years, we have witnessed, not once, the situation when a decision was reached by the Organization on adopting requirements while no proper foundation had been provided; when, however, the time comes for the requirements in question to enter into force, the Organization encourages Member States to apply the so-called "practical and pragmatic approach" when implementing the requirements and checking compliance therewith. The most recent example concerns, as you will remember, inspections of ECDIS updates which resulted in issuing III.2/Circ.2. In that instance, too, the Russian Federation said the approach adopted was not correct. It is such inconsistency of half-baked decisions that gives rise to the criticism of the Organization by the industry.

This delegation would be very unhappy if in 2019, just before the new requirements application date, we were to hear and discuss proposals about the practical and pragmatic approach concerning their implementation and entry into force."

"На прошедшем PPR делегация Российской Федерации высказывала определенные опасения относительно предложения ввести запрет на перевозку в качестве топлива сортов топлива, которые после 1 января 2020 года не будут соответствовать новому стандарту по содержанию серы. Мы по-прежнему полагаем, что это предложение в том виде, в котором оно сформулировано и с указанными сроками запрета является недостаточно обоснованным.

Во-первых, хотели бы обратить внимание на то, что работа по результату PPR «Последовательное применение правила 14.1.3» предполагается далее в 2018 году в межсессийный период, с завершением к следующему PPR в 2019 году. При этом одобрение и принятие поправок по запрету на перевозку предполагается на КЗМС72 и КЗМС73 соответственно, что произойдет в 2018 году. Таким образом, результаты работы по вышеуказанному результату не могут быть должным образом учтены при принятии решения о введении запрета. Мы не можем согласиться с таким подходом и полагаем, что без учета результатов работы по результату «Последовательное применение правила 14.1.3» решение о введении запрета и разумных сроках его введения будет неполноценным и необоснованным.

Уважаемые коллеги, из документа MEPC72/5/2 мы знаем, что к 2020 году ИСО не сможет завершить работу над новой версией стандарта 8217, таким образом возникают определенные вопросы относительно безопасности для судна и экипажа при использовании фактически субстандартного низкосернистого тяжелого топлива на основе смесей (blend) после 2020 года.

Учитывая два этих фактора, Российская Федерация выступает за перенос срока введения запрета на более поздний срок, который необходимо определить с учетом имеющихся данных.

В соответствии с новым стратегическим планом ИМО поручается продолжить работу, направленную на выполнение целей, установленных в статье 1 Конвенции об ИМО, в том числе, через обеспечение баланса между экономическим развитием отрасли и облегчением международной торговли, с одной стороны, и охраной окружающей среды – с другой.

В данном случае, мы полагаем, что существует определенная угроза нарушения этого баланса, ведь речь уже идет не только и не столько о выполнении требования по предельному содержанию серы, сколько о безопасности судна и экипажа при использовании пусть и низкосернистого, но отчасти субстандартного топлива при отсутствии других разумных альтернатив.

Наша делегация полагает, что нельзя игнорировать подобные сигналы от индустрии, и ИМО должна уделить должное внимание этому вопросу.

За последние годы мы неоднократно сталкиваемся здесь в ИМО с ситуацией, когда Организация принимает какие-то требования без достаточного обоснования, а к моменту их вступления в силу призывает государства применять т.н. прагматичный и практичный подход («practical and pragmatic approach») при внедрении этих требований и проверках соответствия. Последняя аналогичная ситуация произошла совсем недавно, как Вы помните, в отношении проверок ЭКНИС с обновленным программным обеспечением, что вылилось в циркуляр III.2/Circ.2. И делегация Российской Федерации тогда говорила именно о том, что это не правильный подход. Именно за такую непоследовательность и недостаточную продуманность решений Организация подвергается критике со стороны индустрии.

Наша делегация очень не хотела бы в 2019 году, накануне вступления в силу новых требований, услышать и обсуждать предложения о применении прагматичного и практического подхода в отношении введения и применения этих требований."

Statement by the delegation of Saudi Arabia

"With regard to the draft amendments to MARPOL Annex VI for a prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, Saudi Arabia is of the view that the work on the output on "Consistent implementation of regulation 14.1.3 of MARPOL Annex VI" must be taken into account when considering the entry-into-force date of the amendments introducing the carriage ban of non-compliant fuel. The Guidelines being developed under the aforementioned output, as well as the potential amendments to the PSC (Port State Control) guidelines and the monitoring and sampling guidelines, are directly addressing serious safety concerns and are related to the decision on the timing that a carriage ban should come into effect.

These concerns stem from safety issues which are mainly related with the future worldwide production of very low sulphur (<0,5%) fuel blends: instability, incompatibility, flashpoint lower than the minimum required by SOLAS, inadequate safety margin for cat fines, to name but a few. It is worrisome that such fuels are currently off spec. The relevant ISO fuel specification is under review and as ISO declared recently at IMO, it will not be able to finalize it before 1.1.2020. ISO's work is made more difficult by the fact that most of the world's refiners have yet to clearly declare the fuel grades that they will offer in order to comply with the sulphur cap.

Given that PPR 6 will report the outcome of the output to MEPC 74 in 2019, it would be difficult for MEPC 73 in 2018 to make a fully informed decision on the most appropriate entry-into-force date of the MARPOL Annex VI amendments concerning the carriage ban of non-compliant fuel. Saudi Arabia would not go to the extent of proposing that the draft amendments should not be considered for adoption at MEPC 73. However, it would be prudent if the entry-force-date of the amendments concerning the carriage ban are set to an appropriate time into the future (for example 1 January 2022) to allow for an experience-building phase that would provide sufficient time to all stakeholders to iron out all the issues that may arise after 1 January 2020, be they commercial, operational or safety-related.

It would be disconcerting, if MEPC 73 were to agree to an entry-into-force date of 1 March 2020 (i.e. following the minimum ten months for acceptance and six months after acceptance for entry-into-force) and we find ourselves in the second half of 2019, at MEPC 76, potentially discussing calls for a "practical and pragmatic approach" to the enforcement of the carriage ban.

Since the relevant Resolution will most probably be approved at MEPC 72 and adopted at MEPC 73, Saudi Arabia intends to have a more detailed submission will be made to MEPC 73 to this effect.

Thank you Chair."

Statement by the observer from INTERCARGO

"Thank you Chairman and good day distinguished delegates,

With the introduction of the Sulphur Cap a welcome but also far reaching step-change in the shipping industry may be expected from 2020. This step-change requires careful and measured reflection and so we invite the Committee to consider the following points:

- the potential safety implications associated with compliant fuels / blends of fuels to be made available in the market in view of the still ongoing work on the needed ISO standards; relevant concerns necessitate due consideration at the Maritime Safety Committee
- the regional availability is also of concern especially in smaller and non-popular ports; a mechanism for sharing and publishing availability information in this respect would be crucial
- the role and preparedness of all stakeholders in the supply chain such as refineries, bunker suppliers and charterers as far as charter party clauses are also to be considered.

Overall, the WORLDWIDE AND REGIONAL AVAILABILITY OF SAFE COMPLIANT FUELS is an issue that requires due investigation.

In view of the uncertainty of whether there will be worldwide availability of safe compliant fuel, before the timing of the prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil is decided, we invite the Committee to consider the above.

While compliance is of course our primary objective, the uncertainty surrounding the implementation of the Sulphur Cap from 2020 necessitates a reasonable and measured enforcement of the Regulation during a period of experience building to keep it aligned with the industry reality and, and to ensure as we also wish, its successful implementation. Otherwise, there may be significant impacts on vessel safety and on international trade, and thus on the economic sustainability of the countries represented here at IMO.

We invite the Committee to give due consideration to these real challenges.

Thank you."

Statement by the observer from IBIA

"We are very grateful to China for their proposal and it is clear to us that we are seeking the same outcome: namely for authorities in all jurisdictions to use the same methods when testing bunker fuel in order to verify compliance with the relevant MARPOL sulphur limits. This would help achieve uniformity in enforcement across the board when verifying the sulphur content of different kinds of fuel oil samples.

As noted by China, the test range of ISO 8754 covers sulphur content ranging from 0.030% to 5.00%. In fact, this test method can record lower values but the test reporting protocol nevertheless stipulates that results must be reported within the defined range. It is indeed the case, as China has noted, that some fuels supplied to ships may have sulphur content below 0.030% and that the ISO 14596 test method, which covers the range 0.001% to 2.50% sulphur would be needed to more accurately report the sulphur content of such fuels.

We do not dispute these observations. In fact, we support the use of all suitable sulphur test methods to obtain indicative test results, whether that is handheld sulphur analyser instruments, using so-called sniffers to detect excessive sulphur emissions, or when checking sulphur content in fuel oils supplied to ships for operational purposes. However, the key phrase here is indicative test results.

We believe the needs are materially different when you consider another key phrase, which is verification of compliance. The outcome we are looking for is to have a uniform approach to verification of compliance with MARPOL Annex VI sulphur limits for all types of fuel oil samples. For this purpose, the test range of ISO 8754 meets all the regulatory requirements as 0.03% is well below 0.10%, which is the lowest sulphur limit covered by MARPOL. For this reason, we believe only ISO 8754 is needed when testing various fuel oil samples for compliance with MARPOL sulphur limits."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"First of all, allow me to thank the Secretariat for the report prepared that, in our opinion, in the context of the similar previous reports in the past years, gives a clear enough picture of the trends in the world shipping pertinent to the use of fuels with various sulphur content.

We would like to stress a number of points we find important, in light of the forthcoming 0.5% sulphur content limit coming into force.

First.

It is clear from the report that nowadays, the industry uses residual fuel oil significantly (up to 10 times) more than distillate fuel oil. We are aware that the report does not cover more than 40% of the total fuel consumed within a year, however, the figures demonstrate clearly that, overall, residual fuel oil is used much more than distillate fuel oil.

Second.

Presently, not more than 1.6% of the residual fuel oil used worldwide complies with the sulphur content requirements in ship fuel (under 0.5%), the said requirements are envisaged to become effective on 1 January 2020. Over 98% is taken up by residual fuel oil with higher sulphur content, over 66% is taken up by the fuel oil with sulphur content in the range between 2.5 and 3.5%.

Finally, third.

We would like to draw your attention to the similar report of 2011 as set out in document MEPC64/4. I think it is clear enough why 2011 has been chosen: it is the year before the 3.5% sulphur content limit became effective.

At that time, only about 13% of residual fuel oils had sulphur content exceeding 3.5%. Which means that before the new limit became effective, the industry had to alter the pattern of use of residual fuel oil only for the said 13%. The remaining fuel was already compliant with the new requirements.

If we choose to be guided by the 2017 data – and we do have doubts whether the pattern of fuel use will be changed dramatically before the end of 2019 – then by 2020 the industry will have to either substitute more than 98% of the existing residual fuel oil with the distillate or low-sulphur residual fuel oil, which, as I said, only takes up 1.6% of the total, or apply alternative ways embedded in MARPOL.

In the course of the recent MEPC session we got back to the question whether the low-sulphur fuel oil will be available by 2020, and, in spite of the outcome of the availability study commissioned by IMO, some delegations including the Russian Federation expressed concerns in this connection.

The industry also expressed concern on the matter, and we all remember the detailed and comprehensive alternative study submitted to MEPC 70.

This delegation thinks that the figures provided in the monitoring report for 2017 prepared by the Secretariat (MEPC 72/5/3) can only augment the said concerns.

In this connection the Russian Federation thinks it desirable for the Committee to come back to considering the matter of fuel availability, so that IMO could focus the necessary attention on this paramount matter, in the really short time remaining before the new requirement comes into force."

"В первую очередь позвольте поблагодарить Секретариат за подготовленный отчет, который, как нам кажется, в привязке к аналогичным отчетам за предыдущие годы, дает достаточно наглядную картину тенденций использования топлива с различным содержанием серы в мировом судоходстве.

Мы бы хотели отметить несколько, по мнению нашей делегации, важных моментов, в свете грядущего вступления в силу лимита по сере в 0.5%.
Первое.

Из отчета следует, что в настоящее время тяжелого топлива в отрасли используется существенно (до 10 раз) больше, чем дистиллятного. Мы понимаем, что отчет покрывает не более 40% от общего количества потребленного за год топлива, но цифры дают все основания полагать, что для совокупного потребления доля тяжелого топлива по сравнению с дистиллятным существенно выше.

Второе.

На сегодня только 1.6% потребляемого в мире тяжелого топлива соответствует требованиям по содержанию серы в судовом топливе (менее 0,5%), которые должны начать действовать с 01.01.2020. Более 98 % составляет тяжелое топливо с более высоким содержанием серы, и более 66% - топливо с содержанием серы от 2.5 до 3.5%.

И, наконец, третье.

Мы хотели бы обратить ваше внимание на аналогичный отчет за 2011 год, представленный в документе МЕРС64/4. Почему именно этот год, думаю всем понятно – это год накануне введения в действие порога по содержанию серы в 3.5%.

Так вот на тот момент только около 13% тяжелых сортов топлива были с большим, чем 3.5% содержанием серы. Т.е. накануне введения нового требования отрасли пришлось менять структуру потребления тяжелого топлива в объеме всего лишь 13%. Остальное топливо уже соответствовало новым требованиям.

Если руководствоваться данными за 2017 год, а мы выражаем сомнения, что до конца 2019 года структура потребления топлива претерпит серьезные изменения, то к 2020 году отрасли будет необходимо отказаться от более чем 98% нынешнего тяжелого топлива в пользу дистиллятных сортов или низкосернистого тяжелого топлива, доля которого на сегодня, как я уже говорил, всего лишь 1.6%, либо использовать альтернативные возможности, заложенные в МАРПОЛ.

На прошлой сессии КЗМС мы возвращались к вопросу достаточности низкосернистого топлива к 2020 году, и, несмотря на результаты исследования по достаточности топлива (availability study), выполненного по заказу ИМО, ряд делегаций, в том числе делегация Российской Федерации, высказывали обоснованные опасения на этот счет.

Индустрия также выражала озабоченность по этому поводу, и мы помним подробное и комплексное альтернативное исследование, представленное на 70ю сессию КЗМС.

Наша делегация полагает, что цифры, представленные в отчете по мониторингу за 2017 год, подготовленном Секретариатом (MEPC 72/5/3), только усиливают все эти опасения.

В этой связи Российская Федерация считает целесообразным вновь обратить внимание Комитета на вопрос достаточности топлива с тем, чтобы в оставшееся до введения нового требования время, которого на самом деле совсем немного, ИМО уделило этому важнейшему вопросу повышенное внимание."

ITEM 7

Statement by the UNFCCC Secretariat

"Thank you, Mr. Chairman. I would like to take this opportunity to inform the Committee on behalf of the UNFCCC secretariat on: (i) the outcomes of COP 23, which took place in November last year; (ii) its relevance to the work of IMO on addressing greenhouse gas emissions from international shipping; and (iii) our expectations for this MEPC session.

Distinguished delegates, let me start by emphasizing the importance of fully operationalizing the Paris Agreement by the end of this year, which makes it urgent for Parties to reach agreements on many politically sensitive and technically complex implementation and operational issues.

The urgency of action on climate change was last underlined by the United Nations Secretary-General, António Guterres, two weeks ago when he called climate change "the most systemic threat to humankind" and urged world leaders to take stronger action on curbing their countries' greenhouse gas emissions.

Outcomes of COP 23

COP 23, which was held in Bonn last year and was the first COP session presided over by a small island developing State – Fiji, was an important milestone on the road to stronger climate action. At COP 23 progress was achieved in the development of the guidelines for the implementation of the Paris Agreement. Parties reached an agreement on the overall structure of the outcome and formulated a plan for delivering it in December this year, at COP 24 in Poland.

Agreement was also reached to place strong focus on the delivery of the pre-2020 commitments under the Convention, including as related to the mobilization of climate finance and the entry into force of the Doha Amendment to the Kyoto Protocol. As pre-2020 implementation and ambition are deemed essential for enhancing post-2020 ambition, Parties decided to convene a stocktake on pre-2020 implementation and ambition at COP 24 and 25.

Parties also established a platform, the so-called Talanoa Dialogue, to inspire higher ambition on climate action. The inclusive and transparent dialogue will be conducted in the spirit of the Pacific tradition of talanoa, which aims to build empathy and trust among participants. The dialogue will focus on three questions related to the progress towards the long-term goals of the Paris Agreement: "Where are we?", "Where do we want to go?" and "How do we get there?"

Further, I am pleased to inform you of a very successful special event held during COP 23, organized for the first time jointly by IMO and ICAO with the support of the UNFCCC secretariat and leadership of the SBSTA Chair. The purpose of the event, which was attended by more than 150 participants, was to showcase recent efforts, specific climate actions and progress made by both organizations in addressing greenhouse gas emissions in order to enhance the awareness of Parties and non-Party stakeholders of these important developments.

The feedback we received from many participants as well as from IMO and ICAO was overwhelmingly positive and encouraging; the expectations of what the two organizations can deliver on climate change this year are high.

On behalf of the secretariat I would like once again to extend my sincere thanks to the IMO secretariat, particularly its representatives at the event Mr. Stefan Micallef, Mr. Edmund Hughes and Mr. Camille Bourgeon, for the excellent presentations, expertise shared and engagement in the discussion.

What this means for the work of the IMO

Distinguished delegates, allow me to briefly address how these developments under the Convention relate to the ongoing work by the IMO on addressing greenhouse gas emissions from international shipping.

We are all familiar with the main goals of the Paris Agreement of holding the increase in the global average temperature to well below 2 °C and pursuing efforts to limit the increase to 1.5 °C. These temperature goals guide efforts across all elements of the Agreement.

The main mechanism for reaching these goals is nationally determined contributions (NDCs). An NDCs should reflect the highest possible level of ambition of a Party to contribute to the achievement of those goals.

Current NDCs cover only one third of the emission reductions needed by 2030 to remain on the least-cost pathway to staying well below 2 °C. Staying on that pathway is only possible if the next round of NDCs shows more ambition in all sectors, including international maritime transport.

The need to urgently enhance the ambition of climate action is highlighted by the findings of the World Meteorological Organization, according to which 2017 was one of the three warmest years on record and the warmest one that was not influenced by an El Niño event. Global mean temperatures in 2017 were already 1.1 °C above pre-industrial levels. The 2013–2017 average global temperature was the highest on record for a five-year period. The world's nine warmest years on record have all occurred since 2005, and the five warmest years since 2010. During the special event at COP 23 we were impressed by the broad portfolio of implemented, planned and possible new measures for limiting and reducing greenhouse gas emissions presented by IMO. They range from technical, operational, administrative and infrastructural measures to those that can be identified as market-based, supported by capacity-building activities, technical cooperation or research and development.

Looking ahead, the Talanoa Dialogue launched at COP 23 and started in January of this year provides a great opportunity for IMO to increase the global visibility of this broad portfolio of emission reduction measures including the initial strategy, and to put these efforts in the global context. The relevant COP 23 decision encourages all stakeholders to engage in the Dialogue, which will take stock of the collective efforts of Parties in relation to progress towards the long-term mitigation goal of the Paris Agreement and inform the preparation of NDCs.

Expectations from the MEPC 72

It is without any doubt that the 72nd MEPC session will shape the future response and contribution of the international maritime transport sector to climate change.

On behalf of the UNFCCC secretariat I would like to encourage the MEPC to aim to achieve tangible progress at this session, in particular by adopting a comprehensive and ambitious initial IMO strategy on the reduction of greenhouse gas emissions from ships.

Taking into account the following could further strengthen the global response to the threat of climate change in the area of maritime transport:

- Vision and level of ambition of the initial IMO strategy could be made compatible with the long-term temperature goals of the Paris Agreement;
- In raising the ambition to the highest possible level, all potential further measures, including market-based measures and alternative fuels, could be considered;
- Urgency of climate action should be fully taken into account as any delay in emission reduction efforts would mean that achieving the long-term goals of the Paris Agreement would require more costly and rapid emission reductions as well as more costly adaptation to the adverse impacts of climate change;
- Lastly, the timing of the periodic review of the initial IMO strategy could take into account the timing of the global stocktake under the Paris Agreement so as to enhance synergy between IMO and UNFCCC processes.

I look forward to working with you this week and in the future to jointly accelerate action and increase climate ambition in line with the goals of the Paris Agreement.

As always, I hope to further strengthen the excellent cooperation between our secretariats on climate-related matters.

Thank you for your attention."

Statement by the delegation of Turkey

"Dear Secretary General,

First of all, I have the pleasure to announce that Turkey, as a consistent contributor to the marine environment protection, has completed the ratification process regarding the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships.

We are planning to present our instrument of ratification to the IMO within this week. We hope that this convention will enter into force, and become effective soon.

Mr Chair,

We did not take the floor in the mooring session keeping our intervention for this agenda item. Please excuse me it takes a bit longer.

We are facing a global challenge which requires a global solution. Likewise, the global solution necessitates a global effort. Otherwise, any economic interest will be insignificant when the earth becomes a place of uninhabitable and it is too late, although nevertheless it is a matter of fact that economic interests of countries are important.

The international community is on the verge of a new era in combating climate change and a strong regime is needed after 2020 to keep global warming below 2 degrees. IMO should not remain unresponsive to combating greenhouse gas emission from shipping sector, and firstly, should maintain a rigid stance against climate change threats.

We should keep working on reducing GHG for our future generations but especially recognizing the fact of Small Island Developing States endeavour of surviving as they are extremely vulnerable to climate change.

I would like to draw the Committee's attention back to COP 15 meeting where International community gave a responsibility to IMO and ICAO in order to take actions against greenhouse gas emissions, taking into account their professional field. Also they are awaiting from maritime sector to focus on its responsibilities in the light of UN decisions.

Let me thank to the Chair and all participants of the third intersessional working group on GHG, and the secretariat for their extraordinary effort. To achieve our common objective, an inclusive, equitable and transparent process is needed.

I would like to draw the Committee's attention following common approach in an effort to reduce global ghg emissions.

Parties to the UNFCCC are obliged to reduce greenhouse gases (GHG) emissions, to cooperate on research and technology and to encourage protection of sinks. The Convention lays "common but differentiated responsibilities" to countries, taking into account their respective development priorities, goals and special circumstances, in order to reduce greenhouse gases emissions.

Climate change is a common concern of humankind and sustainability plays an important role in addressing climate change, with developed countries taking the lead.

In order to take effective climate change action, there is need to enhance the capacity and ability of developing countries.

Mr Chair

It is important to bear in mind that reducing GHG emissions is a global responsibility for all of us and IMO has been attempting to assist us to fulfil this responsibility for a long time. I believe that we are not far away to find a clear ground to build a consensus between all Member States.

I would like to highlight two points as to facilitate the discussion.

- .1 All elements of the initial strategy document, from vision to guiding principles, levels of ambitions and possible measures, have to be considered aggregately. Ambition Levels and guiding principles can be jointly set, taking into consideration that there will always be differences in our interests; and
- .2 We believe that intersessional working group discussed parameters in draft initial strategy dissociating ourselves last week, which takes us away from a compromise solution. As a matter of fact, we need to find out how we can pinpoint the cause of our arguments rather than bringing forward them to support our ideas, and then we can remove barriers.

Mr. Chair,

Regarding the challenges and solutions on GHG emissions from ships,

We have been following up the discussions on the principles of "common but differentiated responsibilities and respective capabilities (CBDR)" of the UNFCCC and IMO's "non-discriminatory no more favourable treatment NMFT at various meetings. It is obvious that, the discussions on entity of the phrases until today can not lead us into a conclusion.

It should be recognized that the maritime sector has special circumstances that differ from many other sectors. Therefore, the concept of "nationality" is not so relevant for maritime sector, and the main problem that needs to be addressed is how a fair system will be set up solely based on the maritime circumstances.

The harmonization of the principles of CBDR and NMFT can only be the result of negotiations and the trust built among all countries represented at IMO. Turkey is in favour of the idea that both principles should be integrated into the initial strategy document in a harmonized way. In this regard, we propose the NMFT to be used for technical measures while the CBRD for economic measures only.

There are some values in the strategy document that are determined on the basis of the fact that a strategy document needs target values. We believe that trying to designate some numbers for dates and reduction ratios within the strategy document is not the real problem. The real problem is the lack of persuasive justification to get majority under these targets. The figures can be nevertheless readjusted in the future.

There is a discussion on absolute cap within the strategy document. We believe that ambitious levels can be reconciled if concerns raised by developing countries are satisfactorily resolved. There are two options of unanimously setting absolute target.

Use of indicative figures: Many delegations believe that the actual figures will not be determined until results of data collection system are received. Indicative figures can be determined in the initial strategy, with the caveat that it may be updated at revised strategy.

Use of adjusted figures: Some other factors which are not under the control of IMO may affect targets which is the main concern. Adjusted figures have been changed according to influences of particular times, so that they can be compared with figures from time to times. From this point of view, determining adjusted figures may resolve concerns about external factors.

It should not be forgotten that maritime transport has the lowest emission per unit among transport modes and that the shifts in maritime transport from other modes of transport will not hinder to combat emissions, on the contrary.

In this context, the question may arise is that, how the increase of GHG due to demand in world trade will be prevented? We believe that the strategy has a whole structure with all elements including vision. As the demand is not under the control of IMO, any increase in demand will be preceded by the target in the vision where the ultimate goal is to take the actions towards zero emission in maritime transportation.

Finally, I would like to draw the Committee's attention to the following points in order to stimulate the working group to be convened after this discussion.

- .1 The terminology and approaches adopted under the umbrella of IMO and other UN specialised agencies have been adopted by member states. Instead of discussing the entity of them again, discussion on how to harmonize this principles within strategy will enable us to reach a comprehensive consensus.
- .2 We should attempt to put forward a common text on the draft strategy, focusing on lifting the causes of the concerns.
- .3 The instrument that the committee is going to approve is merely the initial strategy. That is to say, we will have a 5 year period so as to discuss, evaluate and finally approve the revised strategy.
- .4 The intersessional working group noted that the framework submitted by Turkey could be further proposed to the attention of the Committee. We would like to invite the Committee forward the document to working group.
- .5 In this sense, measures should be implemented after assessing financial implications of policies, in particular for developing countries, as well as the capacities of these countries to implement such measures.

Mr. Chair,

If we will not manage to approve the initial strategy this week here, it will be perceived that not only developing countries did not accept specific target but also developed countries avoided to take their responsibility.

Distinguished delegations, last but not east, we urge developing countries to set out a target and we urge developed countries to take responsibility.

Thank you."

Statement by the delegation of France

"En décembre 2015, l'accord de Paris était conclu, représentant une avancée majeure en matière de lutte contre le changement climatique. Moins de deux ans et demi après, la conviction que le transport maritime international doit contribuer aux efforts mondiaux est partagée par tous, et que c'est à l'OMI que revient la tâche d'y veiller.

Le monde a donc les yeux fixés sur nous, aujourd'hui. Notre travail sera mesuré à l'aune des objectifs de l'Accord de Paris, à savoir « Contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C » : serons-nous capable de les respecter ?

La France entend bien que cette organisation se montre à la hauteur des enjeux, comme elle sait si bien le faire. Il en va de la survie pure et simple de certains des Etats-Membres, comme nous l'avons entendu des Ministres qui sont intervenus ce matin et de l'avenir de tous. Nous le devons à nos concitoyens, nous le devons aux générations futures.

Nous savons que la technologie pour une décarbonisation du secteur sera au rendez-vous et que l'industrie est prête, comme ses représentants l'ont clairement indiqué la semaine dernière. Cette dernière attend juste un signal clair, indispensable pour engager les investissements nécessaires.

Le groupe de travail intersessionnel a travaillé d'arrache-pied. Le projet de stratégie qu'il a produit en annexe à son rapport ne correspond certes pas entièrement à ce que nous en attendions. Mais il est le résultat de maints compromis des divers participants, nous y compris. Nous souhaitons donc que le groupe de travail le finalise rapidement, dans un esprit de coopération, afin que le Comité puisse l'adopter.

Par ailleurs, sur les mesures : le groupe de travail n'a pas eu le temps de discuter du plan d'action. Nous considérons qu'il nous faudra un groupe intersessionnel et qu'il faudra qu'il élabore ce plan d'action, indispensable pour que la stratégie ne reste pas lettre morte, comme la Norvège et le Canada l'ont très bien expliqué.

Merci M Le Président."

Statement by the delegation of Saudi Arabia

"I take the floor to reserve the position of the Kingdom of Saudi Arabia with regard to the adoption of the Initial Strategy; more specifically, on paragraph 3.1 of the Strategy titled 'Levels of Ambition'.

Mr. Chair, we support IMO's efforts to address GHG emissions from international shipping, however, we cannot join consensus, if any, on the adoption of the Initial Strategy, especially its paragraph 3.1., for the following reasons:

- .1 It is premature to set targets before conducting the necessary review. Agreeing on ambitious targets without the backup of appropriate and sufficient review risk yielding the ambitions unrealistic and potentially harmful to the shipping industry;
- .2 Any strategy or ambition must be in line with the spirit of the Paris Agreement in that it should focus on net emission reductions and not limited to sources or specific fuels; and
- .3 Any ambition must not place disproportional burden on the marine transport sector compared to other sectors in a manner that negatively affects international trade, sustainable development and eradication of poverty; particularly in developing countries.

Mr. Chair, for the aforesaid reasons, we cannot join any such consensus; and we would like the record to reflect that. We also request that this statement be appended as an Annex in the final report."

Statement by the delegation of United States

"I take the floor to reserve the position of the United States with regard to the adoption of the Initial Strategy. The United States is a leader in technological innovation and is supportive of IMO efforts to improve energy efficiency and address greenhouse gas emissions in international shipping. It was in a spirit of cooperation that the United States approached the Working Group and its work.

Unfortunately, there are elements of the Initial Strategy that are unacceptable to the United States.

First and foremost, we object to the reference to the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities, in the light of different national circumstances. This Organization has always operated under the principles of non-discrimination and no more favorable treatment. This Initial Strategy must similarly follow those principles. As Paragraph 3.2.2 makes clear, any measures adopted in furtherance of this Initial Strategy must apply equally to all ships operating internationally, regardless of flag. Paragraph 3.2.1.2 includes the existence of a principle that does not apply in this Organization; it cannot override or diminish the principles of this Organization. Neither that paragraph, nor paragraphs 4.9 to 4.12 in the section on impacts on states, can be used to suggest this Organization take action that would be discriminatory. We will work tirelessly to ensure any future actions taken by this Organization are non-discriminatory.

Regarding section 3.1.3, we do not support the establishment of an absolute reduction target at this time. In 2016, MEPC adopted a data collection system for energy efficiency and GHG emissions from international shipping, starting a three-step approach towards the adoption of further measures to enhance efficiency and address emissions. Since MEPC has not yet completed the three-step approach, we see the establishment of an absolute reduction target as premature. In addition, we note that achieving significant emissions reductions in the international shipping sector will depend on technological innovation and further improvement of energy efficiency.

With respect to references to the Paris Agreement, we note that the United States announced that it intends to withdraw from the Paris Agreement as soon as it is eligible to do so, consistent with the terms of the Agreement, unless it identifies suitable terms for re-engagement. Therefore, the references to the Paris Agreement in this document are without prejudice to U.S. positions.

Finally, we express serious concern about how this document was developed and finalized. States were not allowed to lead the process and were not provided space to engage in textual negotiations to resolve differences. This is unacceptable and not befitting this esteemed organization.

The United States will continue to constructively engage in future work related to this strategy, and in doing so, looks forward to working with our colleagues around this room in a country-driven process that ensures the views of all countries are fully considered."

Statement by the delegation of Turkey

"We are very grateful that we have come to a solution with common approach at end of the working group. Thanks to quality of contributions, the group has been put forward a compromise text which embraces aspects of developed states, aspects of developing states and aspects of LDCs and SIDS. The strategy provides for influences to be made more effective through a stronger working partnership in combating greenhouse gases emission. Bearing in mind this strategy document is the initial text and it is obvious that this document is going to steer maritime sector for a common solution for the next steps beyond us.

We fully support all IMO initiatives to address shipping's contribution to climate change and impacts on the environment. We believe that the draft initial IMO strategy on GHG emissions is a significant step forward in this regard.

Mr Chair,

We must take the necessary measures without further delay. This delegation believes that we will derive great benefit from the strategy. The vision in the strategy document provides us a strong desire with a view to reaching the objective of reducing GHG, inasmuch as it says as soon as possible. It is clear that there is no barrier to phase the GHG emissions out without delay thanks to our vision.

It is also very clear that the risks that climate change poses cannot be met by any single state. We are faced with a common challenge and we must tackle it within a spirit of shared responsibility. This means that effective long-term cooperation and sustained international solidarity will be of paramount importance. It is clearly seen that the draft initial strategy addresses shared responsibilities taking into account circumstances of shipping.

We are also aware that every states has their special circumstances in terms of geographical locations, economical situation and political position. This delegation believes that the strategy encompasses a language eliminating many widely differing forms of concerns, including LDCs and SIDS none of which are the reason for global climate change but all of which have been affected in the worst way by its outcomes.

Mr Chair,

We attach great importance to the upcoming talks on revised strategy for post-2023 as part of the IMO Road Map. We will continue our constructive stance that we have agreed so far in the process to determine the terms of the initial strategy that is expected to be revised in 2023."

Finally, only through global solidarity and cooperation can we overcome the challenges we are faced with in the transition process to the low carbon shipping and zero emission. Therefore we would like to urge all member states to approve the draft initial IMO strategy on GHG emissions set out in Annex of the working paper 7.

Thank you Mr Secretary General for guiding us,
Thank you to the Secretariat for enormous effort,
Thank you Mr Oftedal for your passion and leadership,
Thank you Mr Chair for your clear instruction to facilitate the working group,
Thank you all distinguish delegates for hard working beyond normal working hours till last week, your kind contribution and understanding."

Statement by the delegation of the Marshall Islands

"Ministers, Excellencies, colleagues, friends – lakwe

The President of the Marshall Islands gave me and my team three very clear instructions:

- .1 to get a deal that keeps alive the possibility of limiting global temperature increase to no more than 1.5 degrees Celsius;
- .2 to get a deal that is good for the shipping sector; and
- .3 to get a deal that is good for our economy, and the economies of all countries.

We have travelled far, together, to adopt this deal. To get here has been hard. Very hard. And it has involved compromises by all countries – not least by vulnerable islands nations like my own who wanted something far, far more ambitious than this.

Nevertheless, we acknowledge that:

- .1 this deal keeps alive the ability for us to keep global temperature increases within the limits set by the Paris Agreement. And it provides for the level of ambition to be reviewed in light of the latest science of the IPCC;
- .2 this deal sends a very clear policy signal that the international shipping sector has been waiting for in order to begin to play its full part in trying to achieve the goals of the Paris Agreement; and
- .3 this deal guarantees that any significant negative impacts are identified and addressed before implementing measures are adopted. This gives crucial assurance for countries – particularly developing countries that are dependent on the shipping sector for trade and their economies.

Countries who have the least responsibility for causing climate change but all too often suffer its worst impacts.

Ministers, Excellencies, colleagues,

We must leave here in no doubt. History has been made in the IMO today. By adopting this Initial Strategy, which contains a vision to phase out greenhouse gas emissions and sets an absolute – and landmark – cap on emissions, the international shipping sector will now embark on the transition to a low emissions future. And a future where the shipping sector can continue to grow sustainably and maintain its role as the backbone of global trade.

I would be remiss not to thank the Secretary General, his team, the Chair of the MEPC, the Chair of the Working Group and all IMO colleagues for their efforts over not just days and weeks, but years. Success would not have been possible without a spirit of compromise.

I have to give particular thanks to the support and unity of our sisters and brothers from the Pacific Islands, our Pacific cousins from New Zealand, as well as Australia, and of course the High Ambition Coalition. And I thank all those nations that set the stage for this historic moment by signing the Tony de Brum Declaration.

Our job is far from over. This is a step – an important step – on our journey to a safe and sustainable future. There are many steps to come – and the world will be watching very closely to make sure that the promises made today are fulfilled. Tomorrow we must start on the road to implementation.

But today we should allow ourselves a moment to smile. I have no doubt that Tony de Brum will be smiling down on us today.

On behalf of a proud and hopeful nation, I say kómmol tata."

Statement by the delegation of Brazil

"Mr Chair,

Today the International Maritime Organization makes further progress in advancing multilateral efforts to address climate change. The initial strategy we are about to adopt represents an important step in the continued engagement of the shipping sector in reducing GHG emissions, in line with the roadmap established in 2016. It is an important starting point for further enhancing policies and measures by this Organization to deal with this complex issue that affects us all.

Climate change is a global problem that requires global answers. As an active Party to the UNFCCC, its Kyoto Protocol and its Paris Agreement, Brazil remains committed to international coordinated action to fight climate change and its negative effects, while promoting sustainable development. As I indicated in my opening statement, Brazil's nationally determined contribution under the UNFCCC is a clear sign of the nation's commitment and high level of ambition, when it comes to reducing GHG emissions globally. We therefore congratulate IMO and its Member States for today's achievement, which will enable the international shipping sector to enhance its current efforts to reduce GHG emissions.

Mr Chair,

Brazil firmly believes that the needs and circumstances of developing countries can and must be addressed in any multilateral solution to address climate change. The inclusion in the strategy of the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities of the UNFCCC, along with the non-discrimination and no more favourable treatment principles of the IMO, represents an important accomplishment. It will inform a balanced approach as we move forward towards our revised strategy in 2023, helping to ensure that the crucial role of shipping in serving the world economy and promoting sustainable development is not challenged.

Brazil also welcomes the recognition of the need to consider impacts on States, particularly on developing ones, before adopting any further measures to reduce GHG emissions in 2023. Evidence-based decision-making in this regard is essential to uphold IMO's tradition of relying on data analysis for developing policies and rules, an approach that has yielded historic achievements.

Chair,

Since the beginning of the roadmap negotiations, Brazil has made a point of contributing constructively to this debate, consistently aiming for outcomes that were consensual – the most effective manner to adopt decisions that actually promote international cooperation against climate change. This delegation worked hard to explore compromise solutions throughout the three meetings of the ISWG-GHG, the two sessions of MEPC and bilateral

informal conversations. As we continue in the next five years, Member States must redouble efforts to ensure that we reach negotiated compromises that will sustain IMO's continued role in addressing climate change.

However, as the IMO and its Member States move forward in the implementation of the roadmap, some concerns remain.

Firstly, as we aim for a revised strategy in 2023, we must strive to further develop, through negotiations among Member States, levels of ambition that are ambitious, realistic and - equally important - shared unequivocally by all Member States, with solid backing from industry and other economic actors.

Secondly, and with that in mind, the Brazilian Government agrees to move forward in this process, but reserves its position with respect to the indicative levels of ambition contained in paragraph 3 of the initial strategy, particularly under 3.1.3. It is the understanding of the Brazilian Government that the content of that paragraph does not imply any attribution of specific obligations to individual States nor individual ships.

We remain convinced that different approaches to deal with levels of ambition, such as through carbon intensity reduction, can generate equally if not even more ambitious action to phase out emissions from the sector.

Lastly, Brazil will continue to work to avoid that further action by the IMO to reduce GHG emissions create trade distortions. While this delegation acknowledges the compromise reached under the impacts on States section of the initial strategy, much remains to be done. This important element must progress beyond what we have agreed up to now, in coherence with commitments made by all Members of the IMO in relevant UN frameworks. In this sense, the IMO must ensure that measures taken to combat climate change do not become arbitrary. They must not lead to unjustifiable discrimination or disguised restrictions on international trade, challenging articles 3.15 of the UNFCCC, 2.3 of the Kyoto Protocol and 4.15 of the Paris Agreement.

Mr Chair,

We cannot conclude without commending my friend Mr. Sveinung Ofdetal from Norway on his leadership and tireless efforts in achieving this result we are about to achieve. We hope to continue to count on his skills as we move forward. Through our Secretary-General Mr. Kitack Lim, we also thank all Members of the IMO secretariat and interpreters for their untiring efforts in this endeavour.

We also commend you, Chair, for your steadfast leadership in driving the plethora of decisions we are making in this historic meeting.

Thank you very much."

Statement by the delegation of Argentina

"Sr. Presidente, hoy esta Organización está dando uno de los pasos más importantes estipulados en la Hoja de Ruta acordada en 2016, y es un hito en nuestro camino de la OMI para mantener su protagonismo en materia de control de emisiones de gases de efecto invernadero.

En el marco de los grandes esfuerzos que hemos hecho durante el proceso negociador, el Gobierno argentino desea manifestar lo siguiente, y solicita que esta intervención se registre en el informe de esta reunión.

En primer lugar, la Argentina reconoce y agradece que, con excepción de una delegación -cuya reserva comprendemos y respetamos-, el resto de los participantes en las negociaciones han aceptado la plena aplicabilidad del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas a las medidas que se adopten en materia de emisiones de GEI desde el transporte marítimo. En efecto, cualquier medida que se adopte deberá ser previamente evaluada para asegurarnos que no impacte negativamente en los países en desarrollo, incluidos los PMD y los SIDS.

Asimismo, la Argentina reafirma su compromiso inamovible con el Acuerdo de París en su integridad, así como con la reducción de emisiones y con el cuidado del ambiente.

En ese marco, advertimos que los objetivos y niveles de ambición mencionados en el proyecto adjunto al informe del Grupo de Trabajo carecen por completo de valor normativo y se limitan a ser estimaciones con los conocimientos disponibles a esta fecha sobre los esfuerzos que podrían ser necesarios para alcanzar las metas fijadas en el Acuerdo de París (*). No hemos escuchado ninguna interpretación diferente de ésta a este respecto.

Señor Presidente, permítame referirme a los aspectos de procedimiento.

El consenso es una base fundamental para llegar a acuerdos duraderos y significativos. Así, un adecuado mecanismo consensuado, y basado en evidencia al momento de adoptar las medidas en esta materia, será la mejor manera de asegurar el logro y la eficacia de las mismas, y de evitar medidas unilaterales.

Ese mecanismo y las medidas que se adopten en consecuencia deberán tener en cuenta la circunstancia especial de los países geográficamente distantes de sus principales mercados de exportación y su vulnerabilidad ante el posible impacto en sus economías por el aumento en el costo del flete.

El procedimiento seguido en la negociación de la Estrategia no deberá servir como precedente, y que a futuro se espera que las negociaciones se realicen de manera transparente. Las medidas a considerarse en el marco de este proyecto de Estrategia requieren necesariamente del consenso para ser adoptadas.

Sr. Presidente, la Argentina seguirá comprometiendo su mayor esfuerzo para procurar que la OMI mantenga su liderazgo en la adopción de medidas eficaces en materia de emisiones de gases de efecto invernadero desde el transporte marítimo, proceso con el cual está y continuará estando firmemente comprometida.

Muchas gracias Sr. Presidente."

Statement by the delegation of Malaysia

"We wish to further express our gratitude to Mr Oftedal for his work and that of the Secretariat for their tireless effort during the past few days. The GHG issue is both a crucial and vital one; having considered the need to ensure the survivability of nations and its dependent economies. Chair, we believe that of UNFCCC and the Paris Agreement is undoubtedly a milestone in the preservation of the environment. Our delegation appreciates that IMO and its members States is not only fully conversant with the key issue of GHG but it is also competent to have the resolve to move this work forward with a clear and definitive message.

Chair, appreciating that the work which is put to this committee is a compromise text and not all that may be desired, as usual in the spirit of IMO Family, we always find an amicable solution to sometimes complex issues. It is imperative in the view of this delegation to ensure that appropriate concerns on the process is adequately addressed in the future working of the working group. In conclusion sir, please accept our support to accept and adopt the Initial Draft Strategy."

Statement by the delegation of the Philippines

"Mr. Chair, at the outset, allow me to express the sincere appreciation of my Delegation for your efforts, to the Secretary-General, Mr. Oftedal and those of the MEPC Secretariat's, in guiding us towards this historic occasion.

As an archipelagic nation with some 7,200 islands vulnerable to sea level rise and the socio-economic impacts of calamities brought about by climate change, we too have a keen interest in achieving the temperature goals of the 2015 Paris Agreement. As a responsible party to the Paris Agreement, and the wider framework convention of the UNFCCC and the Kyoto Protocol, we confirm our commitment to develop national strategies aimed at undertaking our obligation to the reach its temperature goals.

But as a developing nation, we also need to balance our commitments in the Paris Agreement with our needs to sustainably develop and ensure that in implementing our obligations we support our national development objectives and priorities such as sustainable industrial development, the eradication of poverty and the provision of basic needs and securing social and climate justice and energy security for all our people. For those too are the goals of the Paris Agreement: to strengthen the ability of countries to deal with the impacts of climate change.

Which is why it is important for us, Mr. Chair – in affirming our commitment to develop an IMO strategy to reduce GHG emissions from ships, complementing the goals of the Paris Agreement – that the strategy be a balanced one.

We congratulate the MEPC 72 and all the IMO member states for undertaking the task of drafting the IMO initial strategy and for attempting to deliver an ambitious target for reducing GHG emissions from ships. We further congratulate them for ensuring that, in doing so, the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities is respected which is the hallmark of international climate change mitigation and adaptation treaties and strategies.

Mr. Chair, this initial strategy brings all IMO member states into the new territory of energy efficient shipping technology. We recognize that though not all member states are privy to this technology, we all should benefit from it, in all aspects and levels of application. And in keeping with the theme of balance, its effects and impacts on developing states, including LDCs and SIDs should also be considered and addressed.

The Philippines believes that new energy efficient and eventually non-carbon emitting ships would have a significant effect on traditional shipping requirements and port services and, most importantly for my country, on the skills to be required of seafarers. It would be useful that, in helping developing economies cope with the transition into a non-carbon emitting shipping sector, appropriate financial flows, a new technology framework and an enhanced capacity-building framework, called for under the Paris Agreement, should be put in place.

In pursuing a balanced strategy, this Delegation sees merit that this Organization study the possibility or consider the establishment of its own fund, a climate change fund, separate from or a new component in the current capacity building and training funds and programmes, that could assist developing countries' shipping sector, including those of the LDCs and SIDs, in transitioning to become more energy efficient.

Mr. Chair, this Delegation would have been pleased to join the consensus in adopting this IMO Strategy had there been one in this meeting. But, this Delegation would not stand in the way of adopting this strategy. However, the process of drafting this initial strategy sailed through rough waters. We believe that a lot more, a whole lot more could have been done in making the process more inclusive and in enhancing transparency and trust. The IMO has long been burdened with a number of treaties, which, for lack of widespread or broad consensus, have not achieved universal acceptance. We strongly believe that as a UN treaty organization, the IMO's membership of sovereign nations should, and are mandated to carry out its work through consensus. We call on the Organization and its membership to affirm and abide by this principle in all our meetings including in the ISWG-GHG 4, which this delegation will actively participate in a constructive manner.

In closing, Mr. Chair, allow me once again to offer my Delegation's sincere appreciation to you, the Chair of the GHG emissions Working Group, Mr. Oftedal, the MEPC Secretariat, the Secretary General, and the MEPC delegates for finalizing the initial IMO strategy for the reduction of GHG emissions from ships.

Thank you Mr. Chair."

Statement by the delegation of Indonesia

"First of all, please allow me, on behalf of the delegation of Indonesia, to commend you, Chair, Secretary General, and the Secretariat for putting considerable efforts to ensure our MEPC meeting and its parallel working group meetings run well, including drafting a comprehensive report which reflects dynamics of the meeting. We thank Mr. Oftedal of Norway and members of the Working Group for preparing the document MEPC 72/WP 7.

On the reduction of the Green House Gas emissions, my delegation wishes to use this opportunity to reiterate its fervent commitment to implement the Paris Agreement. Indonesia, which consists of more than 17.000 islands, large and small, will surely be affected by the impact of Climate Change. Therefore, in its Nationally Determined Contribution (NDC), Indonesia has voluntarily committed to reduce unconditionally 29 % of its greenhouse gases against the business as usual scenario by 2030. It could increase its contribution up to 41% reduction of emissions by 2030, subject to availability of international support for finance, technology transfer and development and capacity building.

Indonesia also recognizes the IMO's role and contribution in mitigating the impact of GHG emissions from international shipping. The drafting process of the Initial Strategy on the Reduction of Green House Gas Emissions from Ships will surely a concrete step toward this objective.

As climate change has impact to us all, the Strategy will also have impact on us and be carried out by us all. Therefore, it is our ardent hope that the Strategy will accommodate member states' interests. It is also our high expectation that the Initial IMO Strategy will be consistent with the purposes and provisions of the Paris Agreement, which was agreed and legally binding to us.

In retrospect, my delegation recognizes the negotiations have been long and arduous process. Ideally, the Initial Strategy should accommodate all member states interests and concerns. Yet we are mindful that this would not be possible, or even impossible. What is required, therefore, concession to be made by all parties – give and take through transparent process of negotiation.

We are aware of the uniqueness of the IMO as the UN specialized agency. We always respect, appreciate, and have a faith in the process of deliberation and consensus-based decision making at the IMO. The process itself is highly important as it reflects to what extend the product of deliberation is inclusive, democratic, and member states-driven. Failure to respect this process, we afraid it would only compromise the effective implementation of the Initial Strategy.

Chair, our concern is reflected in the Paragraph 15 of the Document MEPC 72/WP.7. Having said that, we are ready to move forward the negotiations because we have a high hope that IMO will always be an inclusive organization that represents the voice and interests of its member states and international community as a whole. It is our responsibility, Chair, the consensus-based decision making remains the air and spirit of IMO's meetings.

I thank you."

Statement by the delegation of Fiji

"Secretary General, Mr Chairman, Honourable Ministers, Excellencies, Distinguished Delegates bula vinaka and good afternoon to you all.

We acknowledge that we had a hard task given to us to deliver an initial Strategy for this Committee to adopt today. We have all been required to compromise. What gives us hope is that delegations have entered into honest and open exchange, and have explored every opportunity to come to a solution.

As a country that champions Climate Change and the reduction of GHG emissions through the Cop 23, UN Oceans Conference and the UN General Assembly, we are thankful that we can start with an initial strategy with an ambition.

We need to build on this, and to work collaboratively together to continue to improve the Strategy, and to develop and implement the follow up actions and the action plan needed to ensure that emissions are reduced in the short term.

We are reassured that the initial Strategy explicitly states a review of emission estimates and emissions reduction taking into account the reports of the IPCC and the reference to the Paris Agreement temperature goals keeping open the possibility of achieving the 1.5 degrees threshold gives us comfort.

As we have in the UNFCCC introduced the world to the Talanoa dialogue, we look forward to also taking this approach to listening to one other and to working together to improve on this initial Strategy.

To all distinguished delegates thank you for your understanding and listening to the plea of Pacific islands nations, our survival depends on this. To the chair and the secretariat of the working group our sincere appreciation to the hard work undertaken by you and the secretariat. We should all congratulate ourselves for what we have achieved together today.

This delegations gives its full support to this initial strategy.

Thank you and vinaka vakalevu."

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

"This delegation would like to thank the chair of the working group, secretariat and all members who worked with zeal during the past two weeks.

This delegation would like also to repeat it stands that cannot agree with any absolute cap or target year and that the measures we anticipate to adopt, should not cause any trade distortion.

As many others, we are concerned with the level of ambitions as set out in objective 3.1.2 and 3.1.3 understanding the fact that as secretary general referred to , it is a starting point to show our intention to work toward less GHG polluted world.

However we think the strategy should give the chance to every State to be a part of, hence further adjustment and consideration is needed before its final adoption.

Having said that this delegation is looking forward to participate 4th intersessional working group in order to come to a full consensus on this draft strategy.

Islamic Republic of Iran continues to fulfil its commitment toward the goals of Paris agreement and the regulations already set by IMO."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"We would like to thank the Chair of the Working group for the report provided. First of all, we see this document as the fruit of complex negotiations.

This delegation still has some concerns about a number of provisions of this document. First: we are not quite satisfied to have the the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities included under the "Guiding Principles" section, as for this Organization, the main fundamental principle has always been and remains the principle of non-discrimination and no more favourable treatment.

We also understand that paragraph 3.2.2 is very clear on the matter of full and complete effect of the requirement for all ships regardless of their flag to ensure the effective implementation of the strategy in question.

Second and the main: in the course of the discussion on this document, we stated that it was premature, at this stage, to specify any precise figures in the "Levels of ambition" section, in particular in paragraph 3.1.3, before we are in the possession of the relevant outcome from the data collection system. No one was able to answer our question how these figures are justified and what forms their basis at the current stage. In this connection we share the relevant concerns expressed first of all by the delegations of Saudi Arabia and Brazil.

We adopt this resolution in the understanding that in 2023, when we will have to adopt the revised strategy based on the outcome of the data collection, the absolute figures specified in the "Levels of ambition" section may be revised either to increase or decrease them."

"Мы благодарим председателя рабочей группы за предоставленный отчет. Прежде всего, мы рассматриваем этот документ как результат непростых переговоров.

При этом у нашей делегации остается определенная озабоченность касательно ряда положений этого документа.

Первое – нас не вполне устраивает, что принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей включен в раздел «Руководящие принципы», поскольку основным принципом данной организации всегда был и остается принцип недискриминации и непредоставления более благоприятных условий.

При этом мы видим, что параграф 3.2.2 четко говорит, что требования ко всем судам применяются в полном объеме независимо от флага при выполнении данной стратегии.

Второе и главное – мы заявляли в процессе обсуждения документа, что включение любых точных цифр на данном этапе в раздел «Уровни амбиции», и, в частности, в п. 3.1.3, до получения результатов в рамках системы сбора данных является преждевременным. Никто не смог нам ответить на вопрос, чем обусловлены и на чем основаны эти цифры сегодня. В этой связи мы разделяем озабоченность, высказанную по данному аспекту, прежде всего делегациями Саудовской Аравии и Бразилии.

Принимая эту резолюцию, исходим из того, что в 2023 году, когда мы должны будем принять пересмотренную стратегию, имея на руках результаты сбора данных, абсолютные цифры, указанные в разделе «Уровни амбиции», могут быть пересмотрены как в сторону повышения, так и в сторону понижения".

Statement by the delegation of Antigua and Barbuda

"Distinguished Delegates,

Antigua and Barbuda recognizes and appreciates the statements and comments of the secretary general and fellow Small Island Developing States and a large number of other Nations. Also we would like to thank all participants involved in the development of this initial GHG Strategy.

Although not all (high) expectations - particularly from nations that are most vulnerable to the adverse effects of accelerated climate change and the associated cost - might have been met, indeed the proposed strategy provides a balanced and future oriented approach, not as a definite solution, but as an effective starting point and workable way forward, in the established IMO spirit of compromise and conciliation.

It also sends a strong signal to the International Community, that IMO takes its responsibility. With respect to IMO's reputation and leading international role regarding shipping and the maritime environment, we cannot afford to fail.

Being yet struck hard by the effects of last year's most devastating north-Atlantic hurricane season, with relief efforts still on-going whilst already preparing for the next one, our country, along with our Caribbean fellow Nations is experiencing the effect of global average temperature rise and other effects of climate change most directly.

Therefore, Antigua and Barbuda supports the adoption of the proposed initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships.

Thank you, Chair, and distinguished delegates, in the name of the people of Antigua and Barbuda."

Statement by the delegation of Bulgaria

"The Bulgarian delegation would like to thank the Secretary General, the Secretariat and the working group for developing a document that we believe reflects the optimal realistic compromise between member states and is in tune with the objectives of the Paris Agreement. Furthermore, as a country that has stated its support for a transition to a circular economy, which is resource-efficient and has a reduced environmental footprint, Bulgaria supports the adoption of the Initial Strategy."

Statement by the observer from the European Commission

"Distinguished delegates, we would like to join in expressing our appreciation for the adoption of the IMO GHG reduction strategy today. This is a very important signal to the shipping industry on where it needs to go and to the world on how shipping will contribute to realizing the temperature goals of the Paris Agreement. We also would like to join in our thanks for the determined and committed work of the Chair of the working group as well as that of the Secretary General and his team in all of their efforts to help the parties arrive at this point. We would also like to thank all the parties, who have worked very constructively to bring this agreement to fruition.

This spirit of compromise and constructive cooperation will be essential also for the next stage. We are encouraged by this IMO spirit, because it will allow the IMO to embark on a process to ensure that the objectives in the initial strategy will be realized.

We have recognised the need to build capacity, to assist developing states, in particular LDCs and SIDS, through technical cooperation and to this end congratulate the IMO Secretariat team for their work in establishing and promoting the MTCC project and appreciate the opportunity to take part in the presentation of the MTCC project during MEPC 72. We will certainly consider how to take this initiative forward in the future.

We intend to work closely with all parties concerned to make the IMO strategy a success."
