

**ANNEXE 19**

**RÉSOLUTION MEPC.203(62)**

**adoptée le 15 juillet 2011**

**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**

**(Inclusion de règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL)**

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 ("le Comité") aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la "Convention de 1973"), l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le "Protocole de 1978") et l'article 4 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 (ci-après dénommé le "Protocole de 1997"), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1997 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997,

NOTANT AUSSI que, par le biais du Protocole de 1997, il a été ajouté à la Convention de 1973 une nouvelle Annexe VI intitulée "Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires" (ci-après dénommée "Annexe VI"),

NOTANT EN OUTRE que l'Annexe VI révisée a été adoptée par la résolution MEPC.176(58) et est entrée en vigueur le 1er juillet 2010,

RECONNAISSANT que le projet d'amendements au chapitre 4 de l'Annexe VI vise à améliorer le rendement énergétique des navires en établissant une série de normes de performance techniques qui devraient aboutir à une réduction des émissions des substances provenant du fuel-oil ou résultant de sa combustion, y compris de celles qui sont déjà réglementées par l'Annexe VI,

RECONNAISSANT AUSSI que l'adoption de ces amendements à l'Annexe VI ne préjuge aucunement des négociations qui ont lieu au sein d'autres instances, telles que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ni ne compromet les positions des pays qui participent à ces négociations,

AYANT EXAMINÉ le projet d'amendements à l'Annexe VI révisée visant à y ajouter des règles relatives au rendement énergétique des navires,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe VI dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le [1er juillet 2012], à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent des objections contre ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le [1er janvier 2013] lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci dessus;
4. PRIE le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé;
5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997; et
6. INVITE AUSSI les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres à porter ces amendements à l'Annexe VI de MARPOL à l'attention des propriétaires, exploitants, constructeurs et concepteurs de navires, des fabricants de moteurs diesel marins et de matériel et de tous autres groupes intéressés.

## ANNEXE

### PROJET D'AMENDEMENTS AUX RÈGLES DE L'ANNEXE VI RÉVISÉE DE MARPOL RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

#### CHAPITRE 1

#### GÉNÉRALITÉS

##### Règle 1

##### *Application*

1 La règle est modifiée comme suit :

“Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente Annexe.”

##### Règle 2

##### *Définitions*

2 Le paragraphe 21 est modifié comme suit :

"21 *Navire-citerne*, dans le contexte de la règle 15, désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle de l'Annexe II de la présente Convention."

3 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle 2 :

"Aux fins du chapitre 4 :

22 "Navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

23 "Navire neuf" désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé le [1er janvier 2013] ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le [1er juillet 2013] après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le [1er juillet 2015] ou après cette date.

24 "Transformation importante" dans le contexte du chapitre 4 désigne la transformation d'un navire qui :

- .1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou
- .2 change le type du navire; ou
- .3 vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou
- .4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou
- .5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à la règle 21 qui lui est applicable.

25 "Vraquier" désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention SOLAS, à l'exception des transporteurs mixtes.

26 "Transporteur de gaz" désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.

27 "Navire-citerne" dans le contexte du chapitre 4 désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de MARPOL ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à la règle 1 de l'Annexe II de MARPOL.

28 "Porte-conteneurs" désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et sur le pont.

29 "Navire pour marchandises diverses" désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.

30 "Transporteur de cargaisons réfrigérées" désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

31 "Transporteur mixte" désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.

32 "Navire à passagers" désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

33 "Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)" désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

34 "Navire roulier à cargaisons" désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.

35 "Navire roulier à passagers" désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers.

36 "EEDI obtenu" désigne la valeur de l'EEDI effectivement obtenue par un navire donné, telle que vérifiée conformément aux règles pertinentes.

37 "EEDI requis" désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par la règle 21 du chapitre 4 pour le type et la taille du navire donné."

## CHAPITRE 2

### VISITES, DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS ET MESURES DE CONTRÔLE

#### Règle 5

##### Visites

4 Le paragraphe 1 est modifié comme suit :

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

- .1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3;
- .2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque la règle 9.2, 9.5, 9.6 ou 9.7 de la présente Annexe s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3;
- .3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe;

- .4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 de la présente règle, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 5 de la présente règle et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe; et
- .5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 5 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du chapitre 3."

5 Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

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

6 Un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit, est ajouté à la suite du paragraphe 3 :

"4 Tout navire auquel s'applique le chapitre 4 doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation<sup>1</sup> :

- .1 une visite initiale avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions du chapitre 4 et que le SEEMP prescrit par la règle 22 se trouve à bord;
- .2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, après la transformation importante d'un navire auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 21, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions du paragraphe 23 de la règle 2;

---

<sup>1</sup> Se reporter aux Directives sur les visites et la délivrance des certificats relatifs à l'indice nominal de rendement énergétique.

- .3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de la règle 21, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante. La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par la règle 22 se trouve à bord; et
- .4 pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à la règle 22, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement prévues au paragraphe 1 de la présente règle, quelle que soit celle qui intervient en premier, le 1er janvier 2013 ou après cette date."

7 Le paragraphe 4 est renuméroté en paragraphe 5.

8 Le paragraphe 5 est renuméroté en paragraphe 6.

## Règle 6

### ***Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa***

9 Le titre est modifié comme suit :

#### ***"Délivrance des certificats ou apposition d'un visa"***

10 Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle :

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

11 Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

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

12 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle :

"Certificat international relatif au rendement énergétique

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

5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle<sup>2</sup>. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat."

## Règle 7

### ***Délivrance d'un certificat par une autre Partie***

13 Le paragraphe 1 est modifié comme suit :

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

14 Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

"4 Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ni de Certificat international relatif au rendement énergétique à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie."

## Règle 8

### ***Présentation du Certificat***

15 Le titre est modifié comme suit :

***"Présentation du Certificat"***

16 Un en-tête secondaire est ajouté comme suit, et la règle actuelle est renumérotée pour devenir le paragraphe 1 :

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

17 Un nouveau paragraphe est ajouté à la fin de la règle, comme suit :

"Certificat international relatif au rendement énergétique"

2 Le Certificat international relatif au rendement énergétique doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice VIII de la présente Annexe et doit être rédigé en anglais, en espagnol ou en français, au moins. S'il est établi aussi dans une langue officielle du pays qui le délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence."

---

<sup>2</sup> Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation, ainsi qu'aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation.



## **Règle 9**

### ***Durée et validité du Certificat***

18 Le titre est modifié comme suit :

#### ***"Durée et validité des Certificats"***

19 Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle :

"Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère"

20 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle :

"Certificat international relatif au rendement énergétique

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

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

- .1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante; ou
- .2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions du chapitre 4. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Administration, dès que possible, des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant."

## **Règle 10**

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

21 Un nouveau paragraphe, libellé comme suit, est ajouté à la fin de la règle :

"5 Dans le contexte du chapitre 4, toute inspection par l'État du port doit se limiter à vérifier, lorsqu'il y a lieu, qu'un certificat international relatif au rendement énergétique se trouve à bord, conformément à l'article 5 de la Convention".

22 Un nouveau chapitre 4 est ajouté à la fin de l'Annexe, comme suit :

## "CHAPITRE 4

### RÈGLES RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

#### Règle 19

##### *Application*

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

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

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

3 Les règles 20 et 21 ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride.

4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire à la règle 20 et à la règle 21.

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

.1 dont le contrat de construction est passé quatre ans après la date d'entrée en vigueur du chapitre 4 ou ultérieurement; ou

.2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent quatre ans et six mois après l'entrée en vigueur du chapitre 4 ou ultérieurement; ou

.3 dont la livraison s'effectue six ans et six mois après l'entrée en vigueur du chapitre 4 ou ultérieurement; ou

.4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à la règle 2.24 du chapitre 1, quatre ans après la date d'entrée en vigueur du chapitre 4 ou ultérieurement et dans lequel la règle 5.4.2 et la règle 5.4.3 du chapitre 2 s'appliquent.

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

## Règle 20

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

- 1 L'EEDI obtenu doit être calculé pour :
  - .1 chaque navire neuf;
  - .2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante; et
  - .3 chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une des catégories mentionnées aux paragraphes 25 à 35 de la règle 2. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire, indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme<sup>3</sup> dûment autorisé par elle.

- 2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives<sup>4</sup> élaborées par l'Organisation.

## Règle 21

### *EEDI requis*

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

qui appartient à l'une des catégories définies aux paragraphes 25 à 31 de la règle 2 et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEDI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = (1 - X/100) \times \text{valeur de référence}$$

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

<sup>3</sup> Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation, ainsi qu'aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation.

<sup>4</sup> Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique applicable aux navires neufs.

2 Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 21.1 avec la facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

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

Type de navire	Taille	Phase 0 [1er janv. 2013 – 31 déc. 2014]	Phase 1 [1er janv.2015 - 31 déc. 2019]	Phase 2 [1er janv.2020 - 31 déc. 2024]	Phase 3 [1er janv.2025 et au-delà]
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Transporteur de gaz	10 000 tpl et plus	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Porte- conteneurs	15 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*

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

"s.o." signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.

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

$$\text{Valeur de la ligne de référence} = a \times b^{-c}$$

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

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

Type de navire défini dans la règle 1	a	b	c
2.25 Vraquier	961.79	Port en lourd du navire	0.477
2.26 Transporteur de gaz	1 120.00	Port en lourd du navire	0.456
2.27 Navire-citerne	1 218.80	Port en lourd du navire	0.488
2.28 Porte-conteneurs	174.22	Port en lourd du navire	0.201
2.29 Navire pour marchandises diverses	107.48	Port en lourd du navire	0.216
2.30 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227.01	Port en lourd du navire	0.244
2.31 Transporteur mixte	1 219.00	Port en lourd du navire	0.488

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

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

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

## **Règle 22**

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

1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.

2 Le SEEMP doit être élaboré compte tenu des directives adoptées par l'Organisation.

## **Règle 23**

### ***Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires***

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

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

23 Un nouvel appendice VIII, libellé comme suit, est ajouté à la fin de l'Annexe :

### "APPENDICE VIII

#### Modèle de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE)

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL RELATIF AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié par la résolution MEPC 203(62), modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement :

.....  
(Nom officiel complet du pays)

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

#### Caractéristiques du navire<sup>5</sup>

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI<sup>6</sup> .....

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 5.4 de la Convention; et
- 2 qu'à l'issue de cette visite, il a été constaté que le navire satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables des règles 20, 21 et 22.

---

<sup>5</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>6</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré :

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

Délivré à .....

(Lieu de délivrance du Certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....

(Date de délivrance)

.....  
(Signature de l'agent autorisé  
qui délivre le Certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)

**Supplément au Certificat international relatif au rendement énergétique  
(Certificat IEE)**

**FICHE DE CONSTRUCTION RELATIVE AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE**

Notes :

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

**1 Caractéristiques du navire**

- 1.1 Nom du navire .....
- 1.2 Numéro OMI .....
- 1.3 Date du contrat de construction .....
- 1.4 Jauge brute .....
- 1.5 Port en lourd .....
- 1.6 Type de navire\* .....

**2 Type de systèmes de propulsion**

- 2.1 Propulsion diesel .....
- 2.2 Propulsion diesel-électrique .....
- 2.3 Propulsion à turbine .....
- 2.4 Propulsion hybride .....
- 2.5 Système de propulsion autre que ceux qui sont mentionnés ci-dessus .....

---

\* Indiquer le type de navire compte tenu des définitions énoncées dans la règle 2. Les navires assimilables à plus d'un des types de navires définis dans la règle 2 devraient être considérés comme appartenant au type de navire ayant l'EEDI requis le plus strict (le plus faible). Si le navire n'est assimilable à aucun des types de navires définis dans la règle 2, indiquez "Navire autre qu'un des types de navires définis dans la règle 2".



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

3.1 Conformément à la règle 20.1, l'EEDI obtenu est calculé sur la base des renseignements figurant dans le dossier technique, lequel montre également la manière de calculer l'EEDI obtenu. ....

L'EEDI obtenu est : ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille

3.2 L'EEDI obtenu n'est pas calculé pour les raisons suivantes :

3.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 20.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 20.1 .....

3.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3 .....

3.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 20 par son Administration, conformément à la règle 19.4 .....

3.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 20.1 .....

### **4 EEDI requis**

4.1 L'EEDI requis est ..... g-CO<sub>2</sub>/tonne-mille

4.2 L'EEDI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes :

4.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 21.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.23 .....

4.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3.....

4.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 21 par son Administration, conformément à la règle 19.4.....

4.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 21.1.....

4.2.5 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimal indiqué au tableau 1 de la règle 21.2.....

### **5 Plan de gestion du rendement énergétique du navire**

5.1 Le navire est pourvu d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire conforme à la règle 22 .....

### **6 Dossier technique sur l'EEDI**

6.1 Le dossier technique sur l'EEDI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 20.1.....

6.2 Identification/numéro de vérification du dossier technique .....

6.3 Date de vérification du dossier technique .....

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

Délivrée à .....  
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature du fonctionnaire dûment  
autorisé qui délivre la fiche)

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

\*\*\*