

ANNEXE 1

RÉSOLUTION MEPC.328(76)

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

Annexe VI révisée de MARPOL de 2021

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 par les navires,

RAPPELANT ÉGALEMENT 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, en vue de leur adoption par les Parties,

RAPPELANT EN OUTRE qu'à sa soixante-douzième session, le Comité avait adopté la résolution MEPC.304(72), intitulée "Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires",

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-seizième session, les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'Annexe VI de MARPOL au sujet des mesures techniques et opérationnelles obligatoires en fonction d'objectifs visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux et de l'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application de certaines prescriptions relatives aux visites et à la délivrance des certificats, qui avaient été diffusés conformément à l'article 16 2) a) de MARPOL,

AYANT EXAMINÉ ÉGALEMENT, à sa soixante-seizième session, l'évaluation exhaustive des incidences que les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'Annexe VI de MARPOL auraient sur les États, y compris les pays en développement, notamment les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement (PEID)*,

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, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} mai 2022 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;

* Comme indiqué dans les documents MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68, MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 et Add.3.

3 INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2022, une fois qu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4 INVITE ÉGALEMENT les Parties à envisager et à commencer, dès que possible, d'élaborer un recueil de règles sur l'intensité carbone;

5 INVITE l'Organisation, compte tenu des clauses d'examen prévues dans les règles 25.3 et 28.11 des amendements à l'Annexe VI de MARPOL, à entamer les examens respectifs dans les meilleurs délais;

6 INVITE ÉGALEMENT l'Organisation à maintenir à l'étude les incidences sur les États des amendements susmentionnés à l'Annexe VI de MARPOL, en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement, notamment à ceux des PEID et des PMA, afin que les éventuels ajustements nécessaires puissent être effectués;

7 CONVIENT de procéder à un examen des enseignements tirés de l'évaluation exhaustive des incidences des amendements à l'Annexe VI de MARPOL, en vue d'améliorer la procédure à suivre pour réaliser de futures évaluations des incidences, en tenant compte de la Procédure visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États (MEPC.1/Circ.885) et du mandat relatif à l'évaluation des incidences de la mesure à court terme[†];

8 ENCOURAGE les Parties à envisager d'appliquer les amendements susmentionnés de manière anticipée;

9 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 à l'Annexe VI de MARPOL qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL;

10 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.

[†] Comme indiqué dans le document sur le mandat et les modalités concernant la réalisation d'une évaluation exhaustive des incidences de la mesure à court terme avant le MEPC 76 (MEPC 75/18, annexe 6).

ANNEXE

ANNEXE VI DE MARPOL

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
DE L'ATMOSPHÈRE PAR LES NAVIRES

Chapitre 1 – Généralités

Règle 1

Champ d'application

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

Règle 2

Définitions

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

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

- .7 *Dispositif de contrôle auxiliaire* désigne un système, une fonction ou une stratégie de contrôle qui est incorporé dans un moteur diesel marin pour protéger ce moteur et/ou son équipement auxiliaire contre des conditions d'exploitation qui risqueraient d'entraîner des dommages ou défaillances, ou qui est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur. Un dispositif de contrôle auxiliaire peut également être une stratégie ou une mesure dont il a été démontré de façon satisfaisante qu'il ne s'agissait pas d'un dispositif d'invalidation.
- .8 *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).
- .9 *Chargement continu* désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température comprise entre 850 °C et 1 200 °C.
- .10 *Dispositif d'invalidation* désigne un dispositif qui mesure, détecte ou réagit à des variables de fonctionnement (par exemple vitesse du moteur, température, pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou la fonction du système de contrôle des émissions de manière telle que l'efficacité de ce système est réduite dans des conditions rencontrées au cours de l'exploitation normale, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit largement prise en considération dans les méthodes d'essai appliquées pour l'homologation concernant les émissions.
- .11 *Registre électronique* désigne un dispositif ou système approuvé par l'Administration qui est utilisé à la place d'un registre sur support papier pour consigner sous forme électronique les renseignements concernant les rejets, transferts et autres opérations qui doivent l'être en vertu de la présente Annexe.²
- .12 *Émission* désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.
- .13 *Zone de contrôle des émissions* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les NO_x ou les SO_x et les particules ou ces trois types d'émission et leurs effets préjudiciables sur la santé de l'homme et l'environnement. Les zones de contrôle des émissions sont mentionnées à la règle 13 et à la règle 14 de la présente Annexe.
- .14 *Fuel-oil* désigne tout combustible livré à un navire et destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation de ce navire, y compris le gaz, les distillats marine et les combustibles résiduels.

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

- .15 *Jauge brute* désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- .16 *Échantillon du fuel-oil utilisé* désigne un échantillon du fuel-oil utilisé à bord d'un navire.
- .17 *Installations*, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris d'extincteurs d'incendie portatifs, d'isolants ou d'autres matériaux à bord d'un navire, mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolants ou d'autres matériaux précédemment installés, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.
- .18 *Installé* qualifie un moteur diesel marin qui est installé ou est censé être installé à bord d'un navire, y compris un moteur diesel marin auxiliaire portable, uniquement si son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du navire. Un système de ravitaillement en carburant est considéré comme intégré uniquement s'il est fixé à demeure au navire. Cette définition vise aussi un moteur diesel marin qui sert à compléter ou augmenter la puissance installée du navire et qui est censé faire partie intégrante du navire.
- .19 *Stratégie irrationnelle de contrôle des émissions* désigne toute stratégie ou toute mesure qui, lorsque le navire est exploité dans des conditions normales d'utilisation, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions pour l'abaisser à un niveau inférieur à celui qui était escompté par les méthodes d'essai applicables en matière d'émissions.
- .20 *Combustible à faible point d'éclair* désigne un fuel-oil gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui qui est autorisé en vertu du paragraphe 2.1.1 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée.
- .21 *Moteur diesel marin* désigne tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, auquel la règle 13 de la présente Annexe s'applique, y compris les systèmes compound et de suralimentation éventuellement utilisés. De plus, un moteur à gaz installé à bord d'un navire construit le 1^{er} mars 2016 ou après cette date ou un moteur à gaz supplémentaire ou de remplacement non identique installé à cette date ou après cette date est lui aussi considéré comme un moteur diesel marin.
- .22 *Échantillon MARPOL livré* désigne l'échantillon du fuel-oil livré conformément à la règle 18.8.1 de la présente Annexe.
- .23 *Code technique sur les NO_x* désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins, adopté par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997, tel que modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.

- .24 *Échantillon du fuel-oil à bord* désigne un échantillon du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire.
- .25 *Substance qui appauvrit la couche d'ozone* désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.
- Les "substances qui appauvrissent la couche d'ozone" que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :
- | | |
|------------|--|
| Halon 1211 | Bromochlorodifluorométhane |
| Halon 1301 | Bromotrifluorométhane |
| Halon 2402 | 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoroéthane (également appelé Halon 114B2) |
| CFC-11 | Trichlorofluorométhane |
| CFC-12 | Dichlorodifluorométhane |
| CFC-113 | 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane |
| CFC-114 | 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane |
| CFC-115 | Chloropentafluoroéthane |
- .26 *Incinération à bord* désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- .27 *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- .28 *Navire construit* désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.
- .29 *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de fuel-oil ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- .30 *Teneur en soufre du fuel-oil* désigne la concentration de soufre dans un fuel-oil, mesurée en % m/m, telle que vérifiée conformément à une norme jugée acceptable par l'Organisation.³
- .31 *Navire-citerne*, dans le contexte de la règle 15 de la présente Annexe, désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.

³ Se reporter à la norme ISO 8754:2003, intitulée "Produits pétroliers – Détermination de la teneur en soufre – Spectrométrie de fluorescence de rayons X dispersive en énergie".

- .32 Une barge sans équipage ni propulsion autonome désigne une barge qui :
- .1 n'a pas de moyens de propulsion mécanique;
 - .2 n'a pas de dispositif, de matériel et/ou de machine qui risquent de produire des émissions réglementées par la présente Annexe; et
 - .3 n'a ni personnes ni animaux vivants à bord.

2 Aux fins du chapitre 4 :

- .1 *Navire livré le 1^{er} septembre 2019 ou après cette date* désigne un navire :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} septembre 2015 ou après cette date; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} mars 2016 ou après cette date; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} septembre 2019 ou après cette date;
- .2 *CII opérationnel annuel obtenu* désigne la valeur de l'indicateur d'intensité carbone opérationnel effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément aux règles 26 et 28 de la présente Annexe.
- .3 *EEDI obtenu* désigne la valeur de l'EEDI effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 22 de la présente Annexe.
- .4 *EEXI obtenu* désigne la valeur de l'EEXI effectivement obtenu par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 23 de la présente Annexe.
- .5 *Vraquier* désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (telle que modifiée), à l'exception des transporteurs mixtes.
- .6 *Année civile* désigne la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre inclus.
- .7 *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.
- .8 *Compagnie* désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel que modifié.

- .9 *Porte-conteneurs* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et en pontée.
- .10 *Propulsion classique*, dans le contexte du chapitre 4, désigne une méthode de propulsion dans laquelle un moteur alternatif à combustion interne est le moteur primaire et est couplé à un arbre de propulsion soit directement soit par l'intermédiaire d'un carter de transmission.
- .11 *Navire à passagers de croisière*, dans le contexte du chapitre 4, désigne un navire à passagers dépourvu de pont à cargaison qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers dans des cabines la nuit au cours d'un voyage en mer.
- .12 *Distance parcourue* désigne la distance fond parcourue.
- .13 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- .14 *Transporteur de gaz*, dans le contexte du chapitre 4, désigne un navire de charge, autre qu'un transporteur de GNL défini au paragraphe 2.16 de la présente règle, construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.
- .15 *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.
- .16 *Transporteur de GNL*, dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe, désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de gaz naturel liquéfié (GNL).
- .17 *Transformation importante*, dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe, désigne la transformation d'un navire qui :
- .1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou
 - .2 change le type du navire; ou
 - .3 vise essentiellement, de l'avis de l'Administration, à en prolonger la vie; ou
 - .4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou

- .5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à la règle 24 de la présente Annexe qui lui est applicable ou l'EEXI requis applicable tel que défini à la règle 25 de la présente Annexe.
- .18 *Navire neuf* désigne un navire :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 2013 ou après cette date; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date;
- .19 *Propulsion non classique*, dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe, désigne une méthode de propulsion qui n'est pas une propulsion classique et inclut les systèmes de propulsion diesel-électrique, de propulsion à turbine et de propulsion hybride.
- .20 *Navire à passagers* désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- .21 *Recueil sur la navigation polaire* désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, des parties I-A et II-A et des parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
- .1 les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
 - .2 les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.
- .22 *Transporteur de cargaisons réfrigérées* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.
- .23 *CII opérationnel annuel requis* désigne la valeur cible du CII opérationnel annuel obtenu conformément aux règles 26 et 28 de la présente Annexe pour le type et les dimensions du navire donné.
- .24 *EEDI requis* désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par la règle 24 de la présente Annexe pour le type et les dimensions du navire donné.

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

Règle 3

Exceptions et exemptions

Généralités

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

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

2 L'Administration d'une Partie peut, en coopération avec d'autres Administrations, s'il y a lieu, exempter un navire de l'application de dispositions particulières de la présente Annexe pour lui permettre d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires et de programmes de conception de moteurs. Une telle exemption ne peut être accordée que si l'application de dispositions spécifiques de l'Annexe ou du texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008 risquerait de freiner la recherche nécessaire au développement de ces techniques ou de ces programmes. Une exemption accordée en vertu de la présente règle ne doit pas dispenser un navire de la notification prescrite par la règle 27 et ne doit pas modifier le type et la portée des données à notifier en

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

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

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

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

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

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

Barges sans équipage ni propulsion autonome

4 L'Administration peut exempter une barge sans équipage ni propulsion autonome⁴ de l'application des prescriptions des règles 5.1 et 6.1 de la présente Annexe, en délivrant un certificat international d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère, pendant une période ne dépassant pas cinq ans, à condition que cette barge ait fait l'objet d'une visite confirmant qu'elle remplit les conditions énoncées aux règles 2.1.32.1 à 2.1.32.3 de la présente Annexe.

Règle 4

Équivalences

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

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

3 L'Administration d'une Partie devrait tenir compte de toutes les directives pertinentes que l'Organisation⁵ aura pu élaborer à propos des équivalences prévues aux termes de la présente règle.

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

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

Règle 5

Visites

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

- .1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les

⁴ Se reporter aux Directives visant à exempter les barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des prescriptions de MARPOL relatives aux visites et à la délivrance des certificats (MEPC.1/Circ.892).

⁵ Se reporter aux Directives de 2015 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.259(68)).

équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre 3 de la présente Annexe;

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

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

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

- .1 l'Administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives adoptées par l'Organisation;⁶

⁶ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation. Se reporter également aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2019 (résolution A.1140(31)).

- .2 la visite des moteurs diesel marins et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit être effectuée conformément au texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008;
- .3 lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le Certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle; et
- .4 dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

4 Tout navire auquel s'applique le chapitre 4 de la présente Annexe doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation :⁷

- .1 une visite initiale effectuée avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe et que le SEEMP prescrit par la règle 26 de la présente Annexe se trouve à bord;
- .2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, effectuée après la transformation importante d'un navire neuf auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 24 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions de la règle 2.2.18 de la présente Annexe;
- .3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de la règle 24 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation

⁷ Se reporter aux Directives de 2014 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) (résolution MEPC.254(67), telle que modifiée par les résolutions MEPC.261(68) et MEPC.309(73)); version récapitulative : MEPC.1/Circ.855/Rev.2, telle qu'elle pourrait être de nouveau modifiée.

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

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

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

Règle 6

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

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

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

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

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

3 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle.⁸ Dans tous les cas, l'Administration assume la pleine responsabilité du certificat.

Certificat international relatif au rendement énergétique

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

5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle⁸. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

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

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

- .1 déterminer si les données communiquées sont conformes aux dispositions de la règle 27 de la présente Annexe;

⁸ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation.

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

7 Après avoir reçu les données notifiées en application des règles 27.4, 27.5 ou 27.6 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci doit rapidement déterminer si les données ont été communiquées conformément aux dispositions de la règle 27 et, dans l'affirmative, délivrer au navire une déclaration de conformité.⁹ Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

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

Règle 7

Délivrance d'un certificat par une autre Partie

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

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

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

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

⁹ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation.

Règle 8

Présentation des certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

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

Certificat international relatif au rendement énergétique

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

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

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

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

4 Conformément à la règle 3.4 de la présente Annexe, le Certificat international d'exemption de prévention de la pollution de l'atmosphère pour les barges sans équipage ni propulsion autonome doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice XI de la présente Annexe et être rédigé au moins en anglais, en espagnol ou en français. Si une langue officielle du pays qui le délivre est également utilisée, cette langue fait foi en cas de conflit ou d'incohérence.

Règle 9

Durée et validité des certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- .1 la date anniversaire figurant sur le Certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée;

- .2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à la règle 5 de la présente Annexe doit être achevée aux intervalles prescrits par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire; et
- .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrits à la règle 5 de la présente Annexe ne soient pas dépassés.

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

- .1 si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 5.1 de la présente Annexe;
- .2 si les visas prévus à la règle 5.1.3 ou 5.1.4 de la présente Annexe n'ont pas été apposés sur le Certificat; et
- .3 si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau Certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 5.4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon doit adresser dès que possible à l'Administration des copies du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Certificat international relatif au rendement énergétique

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

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

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

- .3 si le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements ou les matériaux ayant fait l'objet de la visite ont été modifiés sans l'approbation expresse de l'Administration prescrite à la règle 5.5 de la présente Annexe, à moins que la règle 3 de la présente Annexe ne s'applique.

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

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

Règle 10

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

1 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe¹⁰, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.

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

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

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

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

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

¹⁰ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, 2019 (résolution A.1138(31)). Voir aussi les Directives de 2019 relatives au contrôle par l'État du port en vertu du chapitre 3 de l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.321(74)).

Règle 11

Recherche des infractions et mise en application des dispositions

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

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

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

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

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

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

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

Règle 12

Substances appauvrissant la couche d'ozone

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

2 Sous réserve des dispositions de la règle 3.1, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales

qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties.

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

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

3.2 Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites :

- .1 à bord de navires construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date; ou
- .2 dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 2020 dont la date contractuelle de livraison de leur équipement au navire est le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire est effectuée le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

4 Les substances visées par la présente règle et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

5 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 doit tenir à jour une liste du matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.¹¹

6 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ce registre peut faire partie d'un livre de bord existant ou d'un registre électronique approuvé par l'Administration.¹² Un système d'enregistrement électronique, tel que mentionné à la règle 12.6, adoptée par la résolution MEPC.176(58), est considéré comme un registre électronique, à condition qu'il soit approuvé par l'Administration à la date de la première visite de renouvellement du Certificat IAPP ou avant cette date, cette visite devant être effectuée le 1^{er} octobre 2020 ou après cette date mais au plus tard le 1^{er} octobre 2025, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.¹²

7 Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque :

- .1 recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;

¹¹ Se reporter à la section 2.1 du Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) (appendice I).

¹² Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

- .2 réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
- .3 émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone :
 - .3.1 émission délibérée; et
 - .3.2 émission involontaire;
- .4 rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre; et
- .5 approvisionnement du navire en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Règle 13

Oxydes d'azote (NO_x)

Application

- 1.1 La présente règle s'applique :
 - .1 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire; et
 - .2 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction de l'Administration que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente règle.
- 1.2. La présente règle ne s'applique pas :
 - .1 aux moteurs diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence; et
 - .2 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire qui effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que le moteur en question fasse l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO_x établie par l'Administration.
- 1.3 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1 de la présente règle, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel marin qui est installé à bord d'un navire construit avant le 19 mai 2005 ou tout moteur diesel marin ayant subi une transformation importante avant cette date, à condition que le navire à bord duquel le moteur est installé effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

Transformation importante

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

- .1 le moteur est remplacé par un moteur diesel marin ou un moteur diesel marin supplémentaire est installé, ou
- .2 une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, est apportée au moteur, ou
- .3 la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 % par rapport à la puissance maximale continue inscrite sur le certificat d'origine du moteur.

2.2 Dans le cas d'une transformation importante impliquant le remplacement d'un moteur diesel marin par un moteur diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur diesel marin supplémentaire, les normes de la présente règle qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible pour le moteur de remplacement de satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle (niveau III, le cas échéant), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 4 de la présente règle (niveau II), compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.¹³

2.3 Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs diesel marins visés au paragraphe 2.1.1 ou 2.1.3 de la présente règle sont les suivantes :

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

Niveau I¹⁴

3 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2011 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

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

¹³ Se reporter aux Directives de 2013 prescrites par la règle 13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL en ce qui concerne les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas tenus de respecter la limite du niveau III (résolution MEPC.230(65)).

¹⁴ Se reporter aux Directives pour l'application du Code technique sur les NO_x eu égard à la certification et la modification des moteurs du niveau I (MEPC.1/Circ.679).

Niveau II

4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

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

Niveau III

5.1 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, l'exploitation d'un moteur diesel marin installé à bord d'un navire dans une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle (zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III) est interdite :

- .1 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :
 - .1 3,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 tr/min;
 - .2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min;
 - .3 2,0 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 tr/min;
- si :
 - .2 ce navire est construit à la date indiquée ci-dessous ou après cette date :
 - .1 le 1^{er} janvier 2016 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis;
 - .2 le 1^{er} janvier 2021 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de la mer Baltique ou dans la zone de contrôle des émissions de la mer du Nord;
 - .3 ce navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III autre qu'une zone de contrôle des émissions décrite dans le paragraphe 5.1.2 de la présente règle, et est construit à la date d'adoption de cette zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou après cette date, ou à une date ultérieure qui peut être indiquée dans l'amendement créant cette zone de contrôle des émissions, si cette date est postérieure.

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

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

5.3 Le niveau des émissions et le mode marche/arrêt des moteurs diesel marins qui sont installés à bord d'un navire auquel s'applique le paragraphe 5.1 de la présente règle et sont certifiés tant pour le niveau II que pour le niveau III ou sont certifiés pour le niveau II uniquement doivent être consignés dans le livre de bord ou le registre électronique¹⁵ prescrit par l'Administration lorsque le navire entre dans une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou qu'il en sort ou lorsque le mode marche/arrêt est modifié à l'intérieur d'une telle zone, de même que la date, l'heure et la position du navire.

5.4 Les émissions d'oxydes d'azote provenant d'un moteur diesel marin soumis aux dispositions du paragraphe 5.1 de la présente règle qui se produisent immédiatement après la construction et les essais en mer d'un navire nouvellement construit, ou avant et après des opérations de transformation, de réparation et/ou d'entretien du navire, ou d'entretien ou réparation d'un moteur du niveau II ou d'un moteur à combustible mixte dans les cas où le navire ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, et lorsque les activités en question ont lieu dans un chantier naval ou une autre installation de réparation situé dans une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III, sont provisoirement exemptées si les conditions suivantes sont remplies :

- .1 le moteur respecte les limites d'émission de NO_x du niveau II; et
- .2 le navire se rend directement au chantier naval ou à une autre installation de réparation et en revient directement, ne charge ni ne décharge de cargaison pendant la durée de l'exemption et respecte toute instruction supplémentaire particulière sur l'itinéraire à suivre donnée par l'État du port dans lequel se trouve le chantier naval ou autre installation de réparation, s'il y a lieu.

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

- .1 dans le cas d'un navire nouvellement construit, la période qui débute au moment de la livraison du navire par le chantier naval et inclut les essais en

¹⁵ Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

- mer, et qui prend fin au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou, dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte, au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III;
- .2 dans le cas d'un navire doté d'un moteur du niveau II qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III et se rend directement au chantier naval ou à une autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'autre installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III à l'issue des essais en mer, s'il y a lieu; ou
- .3 dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, s'il ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou quand le navire est dégazé dans la/les zone(s) et se rend directement au chantier naval ou à l'autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III.

Zone de contrôle des émissions

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

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

Moteurs diesel marins installés à bord de navires construits avant le 1^{er} janvier 2000

7.1 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente règle, un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1^{er} janvier 2000, doit respecter les limites d'émissions énoncées au paragraphe 7.4 de la présente règle, à condition que l'Administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée¹⁶ pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette homologation à l'Organisation.¹⁷ Il doit être démontré qu'il est satisfait au présent paragraphe de l'une des manières suivantes :

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

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

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

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

7.4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin décrit au paragraphe 7.1 de la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale

¹⁶ Se reporter aux Directives de 2014 sur le processus d'approbation de méthode approuvée (résolution MEPC.243(66)).

¹⁷ Se reporter aux Directives de 2014 relatives aux renseignements qu'une Administration doit soumettre à l'Organisation au sujet de l'homologation d'une méthode approuvée que prescrit la règle 13.7.1 de l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.242(66)).

pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, *n* représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

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

7.5 L'homologation d'une méthode approuvée doit se faire conformément aux dispositions du chapitre 7 du texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, et doit inclure la vérification :

- .1 par le concepteur du moteur diesel marin de référence auquel s'applique la méthode approuvée, que l'effet calculé de la méthode approuvée ne sera pas une réduction de la puissance nominale du moteur de plus de 1,0 %, une augmentation de la consommation de carburant de plus de 2,0 %, telle que mesurée conformément au cycle d'essai approprié décrit dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, ou ne compromettra pas la durabilité et la fiabilité du moteur; et
- .2 que le coût de la méthode approuvée n'est pas excessif, cela étant établi en comparant la réduction de la quantité de NO_x que la méthode approuvée a permis d'obtenir pour satisfaire à la norme énoncée au paragraphe 7.4 de la présente règle et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée.¹⁸

Certification

8 Les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure à suivre pour les normes énoncées dans la présente règle sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008.

9 Les procédures visant à calculer les émissions de NO_x qui sont décrites dans le Code technique sur les NO_x, 2008, sont censées être représentatives des conditions normales d'exploitation du moteur. Les dispositifs d'invalidation et les stratégies irrationnelles de contrôle des émissions vont à l'encontre de cet objectif et ne sont pas autorisés. La présente règle n'empêche pas d'utiliser des dispositifs de contrôle secondaires qui permettent de protéger le moteur et/ou son matériel auxiliaire lorsque les conditions d'exploitation risqueraient d'entraîner une avarie ou une défaillance ou qui permettent de faciliter le démarrage du moteur.

¹⁸ Le coût d'une méthode approuvée ne doit pas être supérieur à 375 droits de tirage spéciaux/tonne de NO_x, calculé à l'aide de la formule de calcul du rapport coût-efficacité (Ce) suivante :

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

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

Règle 14

Oxydes de soufre (SO_x) et particules

Prescriptions générales

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

2 La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduaux livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.¹⁹

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions

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

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

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

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

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

¹⁹ Se reporter aux Directives de 2020 pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduaux livrés en vue de leur utilisation à bord des navires (résolution MEPC.326(75)).

de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord ou le registre électronique²⁰ prescrit par l'Administration.

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

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

8 Si l'autorité compétente d'une Partie exige que l'échantillon utilisé ou l'échantillon à bord soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI de la présente Annexe pour déterminer si le fuel-oil utilisé ou transporté aux fins d'utilisation à bord satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 ou du paragraphe 4 de la présente règle. L'échantillon utilisé doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.²¹ L'échantillon à bord doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.²²

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

Point d'échantillonnage du fuel-oil utilisé

10 Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, un ou plusieurs points d'échantillonnage doivent être installés ou désignés en vue de prélever des échantillons représentatifs du fuel-oil utilisé à bord du navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.²³

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

12 Les prescriptions des paragraphes 10 et 11 ci-dessus ne s'appliquent pas aux circuits de distribution du fuel-oil qui est un combustible à faible point d'éclair destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation du navire.

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

²⁰ Se reporter aux Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (résolution MEPC.312(74)).

²¹ Se reporter aux Directives de 2019 relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²² Se reporter aux Directives de 2020 relatives à l'échantillonnage à bord du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire (MEPC.1/Circ.889).

²³ Se reporter aux Directives de 2019 relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

Règle 15

Composés organiques volatils

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

2 Une partie qui réglemente les émissions de COV des navires-citernes doit soumettre une notification à l'Organisation.²⁴ Cette notification indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

3 Une Partie, qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées, doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'Organisation²⁵, sont installés dans chaque port ou terminal désigné et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu aux navires.

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

5 Un navire-citerne auquel s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'Organisation²⁵ et doit utiliser ce système pendant le chargement des cargaisons pertinentes. Un port ou terminal qui a mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peut accepter des navires-citernes qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en application du paragraphe 2 de la présente règle.

6 Un navire-citerne transportant du pétrole brut doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'Administration.²⁶ Ce plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des COV doit être propre à chaque navire et doit au moins :

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

²⁴ Se reporter à la Notification à l'Organisation des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de composés organiques volatils (COV) doivent être réglementées (MEPC.1/Circ.509).

²⁵ Se reporter aux Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs (MSC/Circ.585).

²⁶ Se reporter aux Directives pour l'établissement d'un plan de gestion des COV (résolution MEPC.185(59)). Se reporter aussi aux Renseignements techniques sur les systèmes et leur fonctionnement visant à faciliter l'établissement d'un plan de gestion des COV (MEPC.1/Circ.680); voir également les Renseignements techniques sur un système de régulation de la pression des vapeurs destinés à faciliter l'établissement et la mise à jour des plans de gestion des COV (MEPC.1/Circ.719).

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

7 La présente règle s'applique aussi aux transporteurs de gaz uniquement si le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.²⁷

Règle 16

Incinération à bord

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

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

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

3 L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type²⁸ ont été délivrés.

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

²⁷ Se reporter au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

²⁸ Se reporter aux Certificats d'approbation par type délivrés conformément aux Directives révisées pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.59(33), telle que modifiée par la résolution MEPC.92(45)) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord (résolution MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45)) ou aux Directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL V (résolution MEPC.219(63), telle que modifiée par la résolution MEPC.239(65)) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014 (résolution MEPC.244(66)) ou aux Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)).

5 Aucune des dispositions de la présente règle :

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

ni

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

6.1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 6.2 de la présente règle, chaque incinérateur qui se trouve à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date ou chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV à la présente Annexe. Chaque incinérateur visé par le présent paragraphe doit être approuvé par l'Administration compte tenu de la spécification normalisée applicable aux incinérateurs de bord qui a été élaborée par l'Organisation²⁹.

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

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

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

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

²⁹ Se reporter à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014 (résolution MEPC.244(66)) ou à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord (résolution MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45)) et à l'Approbation par type des incinérateurs de bord (MEPC.1/Circ.793).

Règle 17

Installations de réception

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

- .1 besoins des navires qui utilisent ses ports de réparation, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires;
- .2 besoins des navires qui utilisent ses ports, terminaux ou ports de réparation, pour la réception des résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui proviennent d'un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement,

sans imposer de retards indus aux navires, et

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

2 Les petits États insulaires en développement³⁰ peuvent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle par le biais d'arrangements régionaux lorsque de tels arrangements constituent le seul moyen qu'ils ont dans la pratique de satisfaire à ces prescriptions en raison de leurs circonstances exceptionnelles. Les Parties qui prennent part à un arrangement régional doivent élaborer un plan régional relatif aux installations de réception, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.³¹

Le gouvernement de chaque Partie qui prend part à l'arrangement doit consulter l'Organisation pour qu'elle diffuse aux Parties à la présente Convention :

- .1 la manière dont le plan régional relatif aux installations de réception tient compte des Directives;
- .2 les détails des centres régionaux désignés pour recevoir les déchets provenant des navires; et
- .3 les détails des ports qui n'ont que des installations limitées.

3 Si un port ou un terminal particulier d'une Partie est – compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation – éloigné ou dépourvu de l'infrastructure industrielle nécessaire pour gérer et traiter les substances mentionnées au paragraphe 1 de la présente règle et, par conséquent, ne peut les accepter, la Partie doit faire connaître ce port ou terminal à l'Organisation afin que ces renseignements soient diffusés à toutes les Parties pour qu'elles puissent prendre les mesures qu'elles pourraient juger appropriées. La Partie qui a fourni de tels renseignements à l'Organisation doit également signaler à l'Organisation quels sont ses ports et terminaux dans lesquels des installations de réception sont disponibles pour gérer et traiter de telles substances.

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

³⁰ Se reporter aux Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63)).

³¹ Se reporter aux Directives de 2011 relatives aux installations de réception prévues par l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.199(62)).

Règle 18

Disponibilité et qualité du fuel-oil.

Disponibilité du fuel-oil

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

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

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

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

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

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

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

Qualité du fuel-oil

3 Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

- .1 sauf dans le cas prévu au paragraphe 3.2 de la présente règle :
 - .1.1 le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;
 - .1.2 le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et

- .1.3 le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :
 - .1 compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
 - .2 soit nuisible pour le personnel, ou
 - .3 contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.
- .2 le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :
 - .2.1 dépasser la teneur en soufre applicable indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;
 - .2.2 provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NO_x applicable spécifiée aux paragraphes 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de la règle 13;
 - .2.3 contenir des acides inorganiques; ou
 - .2.4.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou
 - .2.4.2 être nuisible pour le personnel, ou
 - .2.4.3 contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

4 La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires. Les paragraphes 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 et 9.4 de la présente règle ne s'appliquent pas aux combustibles gazeux tels que le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé ou le gaz de pétrole liquéfié. La teneur en soufre des combustibles gazeux livrés à un navire aux seules fins de servir à la combustion à bord de ce navire doit être attestée par le fournisseur.

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

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

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

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

8.1 La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.³² L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins 12 mois à compter de la date de livraison.

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

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

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

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

- .1 informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et

³² Se reporter aux Directives de 2009 pour le prélèvement d'échantillons des fuel-oils en vue de déterminer la conformité avec l'Annexe VI révisée de MARPOL (résolution MEPC.182(59)).

- .2 s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

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

CHAPITRE 4 – RÈGLES RELATIVES À L'INTENSITÉ CARBONE DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Règle 19

Champ d'application

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

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

- .1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique;
- .2 aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques et aux plateformes, y compris les FPSO et FSU et les installations de forage, quelle que soit leur propulsion.

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

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

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

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 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 1^{er} juillet 2017 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2019 ou après cette date; ou
- .4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à la règle 2.2.17 de la présente Annexe, intervenue le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, et dans lequel les règles 5.4.2 et 5.4.3 de la présente Annexe s'appliquent.

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

Règle 20

Objectif

Le présent chapitre a pour objectif de parvenir à une réduction de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux, en s'efforçant d'atteindre les niveaux d'ambition fixés dans la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires.³³

Règle 21

Prescriptions fonctionnelles

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

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

Règle 22

Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu).

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

³³ Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (résolution MEPC.304(72)).

qui appartient à l'une ou plusieurs des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire et indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et doit être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.³⁴

2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives³⁵ élaborées par l'Organisation.

3 Pour chaque navire visé par la règle 24 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par elle doit notifier à l'Organisation par voie électronique les valeurs de l'EEDI requis et de l'EEDI obtenu et les renseignements pertinents compte tenu des directives élaborées par l'Organisation :³⁶

- .1 dans un délai de sept mois après l'achèvement de la visite prescrite aux termes de la règle 5.4 de la présente Annexe; ou
- .2 dans un délai de sept mois à compter du 1^{er} avril 2022 pour un navire livré avant le 1^{er} avril 2022.

Règle 23

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

1 L'EEXI obtenu doit être calculé pour :

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

qui appartient à l'une ou plusieurs des catégories définies aux règles 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 à 2.2.16, 2.2.22, et 2.2.26 à 2.2.29 de la présente Annexe. L'EEXI obtenu doit être propre à chaque navire et indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et doit être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEXI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEXI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.³⁷

2 L'EEXI obtenu doit être calculé compte tenu des directives³⁸ élaborées par l'Organisation.

³⁴ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation.

³⁵ Se reporter aux Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73), telle que modifiée par les résolutions MEPC.322(74) et MEPC.332(76)).

³⁶ Se reporter aux Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73)), telle que modifiée par les résolutions MEPC.322(74) et MEPC.332(76)).

³⁷ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation.

³⁸ Directives de 2021 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.333(76)).

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

Règle 24

EEDI requis

1 Pour chaque :

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

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

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

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.

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

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

Type de navire	Dimensions	Phase 0 1 ^{er} janvier 2013 - 31 décembre 2014	Phase 1 1 ^{er} janvier 2015 – 31 décembre 2019	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 mars 2022	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2024	Phase 3 1 ^{er} avril 2022 et au-delà	Phase 3 1 ^{er} janvier 2025 et au-delà
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	10 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Transporteur de gaz	15 000 tpl et plus	0	10	20		30	
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	0	10		20		30

Type de navire	Dimensions	Phase 0 1 ^{er} janvier 2013 - 31 décembre 2014	Phase 1 1 ^{er} janvier 2015 – 31 décembre 2019	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 mars 2022	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2024	Phase 3 1 ^{er} avril 2022 et au-delà	Phase 3 1 ^{er} janvier 2025 et au-delà
	2 000 tpl et plus mais moins de 10 000 tpl	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Porte-conteneurs	200 000 tpl et plus	0	10	20		50	
	120 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl	0	10	20		45	
	80 000 tpl et plus mais moins de 120 000 tpl	0	10	20		40	
	40 000 tpl et plus mais moins de 80 000 tpl	0	10	20		35	
	15 000 tpl et plus mais moins de 40 000 tpl	0	10	20		30	
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15		30	
	3 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10		15		30
	3 000 tpl et plus mais moins de 5 000 tpl	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Transporteur de GNL***	10 000 tpl et plus	n/a	10**	20		30	
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)***	10 000 tpl et plus	n/a	5**		15		30
Navire roulier à cargaisons***	2 000 tpl et plus	n/a	5**		20		30

Type de navire	Dimensions	Phase 0 1 ^{er} janvier 2013 - 31 décembre 2014	Phase 1 1 ^{er} janvier 2015 – 31 décembre 2019	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 mars 2022	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2024	Phase 3 1 ^{er} avril 2022 et au-delà	Phase 3 1 ^{er} janvier 2025 et au-delà
	1 000 tpl et plus mais moins de 2 000 tpl	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Navire roulier à passagers***	1 000 tpl et plus	n/a	5**		20		30
	250 tpl et plus mais moins de 1 000 tpl	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Navire à passagers de croisière*** n'ayant pas un système de propulsion classique	85 000 jb et plus	n/a	5**	20		30	
	25 000 jb et plus mais moins de 85 000 jb	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

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

** La phase 1 débute pour ces navires le 1^{er} septembre 2015.

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

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

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

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

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

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

Type de navire défini dans la règle 2	a	b	c
2.2.5 Vraquier	961,79	Port en lourd du navire si tpl ≤ 279 000 279 000 si tpl > 279 000	0,477
2.2.7 Transporteur mixte	1 219,00	Port en lourd du navire	0,488
2.2.9 Porte-conteneurs	174,22	Port en lourd du navire	0,201
2.2.11 Navire à passagers de croisière n'ayant pas un système de propulsion classique	170,84	Jauge brute du navire	0,214
2.2.14 Transporteur de gaz	1 120,00	Port en lourd du navire	0,456
2.2.15 Navire pour marchandises diverses	107,48	Port en lourd du navire	0,216
2.2.16 Transporteur de GNL	2 253,7	Port en lourd du navire	0,474
2.2.22 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227,01	Port en lourd du navire	0,244

Type de navire défini dans la règle 2	a	b	c
2.2.26 Navire roulier à cargaisons	1 405,15	Port en lourd du navire	0,498
	1 686,17*	Port en lourd du navire lorsque le port en lourd ≤ 17 000*; 17 000 lorsque le port en lourd > 17 000*	
2.2.27 Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)	(tpl/jb) ^{-0,7} · 780,36 si tpl/jb < 0,3 1 812,63 si tpl/jb ≥ 0,3	Port en lourd du navire	0,471
2.2.28 Navire roulier à passagers	752,16	Port en lourd du navire	0,381
	902,59*	Port en lourd du navire lorsque le port en lourd ≤ 10 000*; 10 000 lorsque le port en lourd > 10 000*	
2.2.29 Navire-citerne	1 218,80	Port en lourd du navire	0,488

* À utiliser à compter de la phase 2.

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

5 Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manœuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'Organisation.³⁹

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 25

EEXI requis

1 Pour :

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

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

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

³⁹ Se reporter aux Directives intérimaires de 2013 permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables (résolution MEPC.232(65), telle que modifiée par les résolutions MEPC.255(67) et MEPC.262(68)), texte récapitulatif : MEPC.1/Circ.850/Rev.2), et aux Directives permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

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

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

Type de navire	Dimensions	Facteur de réduction
Vraquier	200 000 tpl et plus	15
	20 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl	20
	10 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	0-20*
Transporteur de gaz	15 000 tpl et plus	30
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	20
	2 000 tpl et plus mais moins de 10 000 tpl	0-20*
Navire-citerne	200 000 tpl et plus	15
	20 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl	20
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	0-20*
Porte-conteneurs	200 000 tpl et plus	50
	120 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl	45
	80 000 tpl et plus mais moins de 120 000 tpl	35
	40 000 tpl et plus mais moins de 80 000 tpl	30
	15 000 tpl et plus mais moins de 40 000 tpl	20
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	0-20*
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	30
	3 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	0-30*
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	15
	3 000 tpl et plus mais moins de 5 000 tpl	0-15*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	20
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	0-20*
Transporteur de GNL	10 000 tpl et plus	30
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)	10 000 tpl et plus	15
Navire roulier à cargaisons	2 000 tpl et plus	5
	1 000 tpl et plus mais moins de 2 000 tpl	0-5*
Navire roulier à passagers	1 000 tpl et plus	5
	250 tpl et plus mais moins de 1 000 tpl	0-5*
Navire à passagers de croisière équipé d'un système de propulsion non classique	85 000 jb et plus	30
	25 000 jb et plus mais moins de 85 000 jb	0-30*

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

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

3 L'Organisation doit procéder, avant le 1^{er} janvier 2026, à un examen pour évaluer l'efficacité de la présente règle en tenant compte de toutes directives qu'elle aura élaborées. Si, sur la base de cet examen, les Parties décident d'adopter des amendements à la présente règle, ces amendements doivent être adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.

Règle 26

Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)

1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire. Le SEEMP doit être élaboré et révisé, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation.⁴⁰

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

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

- .1 Le 1^{er} janvier 2023 ou avant cette date, le SEEMP doit contenir :
 - .1 une description de la méthode qui sera utilisée pour calculer le CII opérationnel annuel obtenu prescrit par la règle 28 de la présente Annexe et des procédures qui seront suivies pour notifier cette valeur à l'Administration dont relève le navire;
 - .2 le CII opérationnel annuel requis, conformément à la règle 28 de la présente Annexe, pour les trois prochaines années;
 - .3 un plan de mise en œuvre indiquant comment le CII opérationnel annuel requis sera obtenu au cours des trois prochaines années; et
 - .4 une procédure d'auto-évaluation et d'amélioration.
- .2 Pour un navire ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E conformément à la règle 28 de la présente Annexe, il faut réviser le SEEMP afin d'inclure un plan de mesures correctives qui permettra de parvenir au CII opérationnel annuel requis conformément à la règle 28.8 de la présente Annexe.
- .3 Le SEEMP doit être soumis à une vérification et à des audits de compagnie compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation.

⁴⁰ Se reporter aux Directives de 2016 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.282(70)).

Règle 27

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

1 À compter de l'année civile 2019, chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 doit, pour ladite année civile et pour chaque année civile ultérieure ou partie d'année civile, selon le cas, recueillir les données spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe conformément à la méthode décrite dans le SEEMP.

2 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, à la fin de chaque année civile, le navire doit rassembler les données recueillies au cours de cette année civile ou d'une partie de celle-ci, selon qu'il convient.

3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴¹ la valeur totale pour chaque donnée spécifiée à l'appendice IX de la présente Annexe, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation.⁴²

4 En cas de transfert d'un navire d'une Administration à une autre, le navire doit, le jour où le transfert a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration initiale ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴¹ les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette Administration, telles que spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe, et doit fournir, à la demande préalable de l'Administration précitée, les données ventilées.

5 En cas de passage d'une compagnie à une autre, le navire doit, le jour où le chargement a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴¹ les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette compagnie, telles que spécifiées à l'appendice IX de la présente Annexe, et doit fournir, à la demande de l'Administration dont il relève, les données ventilées.

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

7 Les données doivent être vérifiées conformément aux procédures établies par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation⁴³.

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

9 L'Administration doit s'assurer que les données indiquées à l'appendice IX de la présente Annexe qui lui ont été notifiées par ses navires immatriculés d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 sont transférées dans la base de données de l'OMI sur la consommation

⁴¹ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par l'Organisation par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation.

⁴² Se reporter aux Directives de 2016 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (Directives SEEMP) (résolution MEPC.282(70)).

⁴³ Se reporter aux Directives de 2017 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires (résolution MEPC.292(71)).

de fuel-oil des navires, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation, dans un délai d'un mois au plus tard après la délivrance d'une déclaration de conformité à ces navires.

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

11 Le Secrétaire général de l'Organisation doit accorder à l'Administration d'un navire auquel s'applique la règle 28 de la présente Annexe l'accès à toutes les données relatives à ce navire notifiées dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires pour l'ensemble de l'année civile précédente.

12 Le Secrétaire général de l'Organisation tient une base de données dont le caractère anonyme est préservé afin qu'il soit impossible d'identifier un navire particulier. Les Parties peuvent avoir accès aux données anonymisées purement pour les analyser et les consulter.

13 La base de données de l'OMI sur la consommation de combustible des navires doit être mise en place et gérée par le Secrétaire général de l'Organisation conformément aux directives élaborées par l'Organisation.

Règle 28

Intensité carbone opérationnelle

Indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel obtenu

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

2 Dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci le CII opérationnel annuel obtenu, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation.

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

Indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel requis

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

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

dans cette formule,

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

CII_R est la valeur de référence.

5 Le facteur de réduction annuel Z⁴⁴ et la valeur de référence CII_R doivent être les valeurs définies compte tenu des directives qui seront élaborées par l'Organisation.

Notation de l'intensité carbone opérationnelle

6 Le CII opérationnel annuel obtenu doit être documenté et vérifié par rapport au CII opérationnel annuel requis afin que soit déterminée la note relative à l'intensité carbone opérationnelle parmi les notes A, B, C, D et E, qui indiquent respectivement un niveau de performance très supérieur, légèrement supérieur, moyen, légèrement inférieur ou inférieur, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le point médian du niveau de notation, à savoir la note C, doit représenter la valeur équivalente au CII opérationnel annuel requis défini au paragraphe 4 de la présente règle.

Mesures correctives et incitations

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

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

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

⁴⁴ Le facteur de réduction annuel est propre à chaque catégorie de navire et est fonction de la taille du navire. Ce facteur est destiné à augmenter progressivement en vue de la réalisation des objectifs de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (résolution MEPC.304(72)).

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

Examen

- 11 L'Organisation doit procéder à un examen avant le 1^{er} janvier 2026 pour évaluer :
- .1 l'efficacité de la présente règle pour réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux;
 - .2 la nécessité de renforcer les mesures correctives ou de prévoir d'autres moyens de remédier à la situation, y compris d'éventuelles prescriptions supplémentaires afférentes à l'EEXI;
 - .3 la nécessité de renforcer le mécanisme de contrôle de l'application;
 - .4 la nécessité d'améliorer le système de collecte des données; et
 - .5 la révision des valeurs du facteur Z et du CII_R.

Si, sur la base de cet examen, les Parties décident d'adopter des amendements à la présente règle, ces amendements doivent être adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.

Règle 29

Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires⁴⁵

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

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

Chapitre 5 – Vérification du respect des dispositions de la présente Annexe

Règle 30

Champ d'application

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

⁴⁵ Se reporter à la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires (résolution MEPC.229(65)) et au Modèle d'accord de coopération technologique entre gouvernements aux fins de la mise en œuvre des règles du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.861).

Règle 31

Vérification de la conformité

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

2 Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation.⁴⁶

3 Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation.⁴⁶

4 L'audit de chaque Partie doit :

- .1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation;⁴⁶ et
- .2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.⁴⁶

⁴⁶ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1067(28)).

Appendice I

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

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE

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

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

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

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettre distinctifs

Numéro OMI²

Port d'immatriculation

Jauge brute

IL EST CERTIFIÉ :

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

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

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

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

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

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

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

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

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

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

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

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

Signé
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date (jj/mm/aaaa)

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

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

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

Signé
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date (jj/mm/aaaa)

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

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

Le présent Certificat, conformément à la règle 9.5 ou à la règle 9.6⁵ de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)

Signé
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date (jj/mm/aaaa)

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

⁵ Rayer la mention inutile.

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

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

Signé
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date (jj/mm/aaaa)

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

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

Signé
(signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date (jj/mm/aaaa)

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

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

FICHE DE CONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT

Notes :

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

1 Caractéristiques du navire

1.1 Nom du navire

1.2 Numéro OMI

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

1.4 Longueur (L)⁶ en mètres

2 Contrôle des émissions provenant des navires

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

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

Dispositif/matériel	Emplacement à bord	Substance

⁶ À indiquer uniquement pour les navires construits le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date qui sont conçus expressément pour être utilisés à des fins récréatives et sont utilisés uniquement à ces fins et auxquels, en vertu de la règle 13.5.2.1 ou de la règle 13.5.2.3, les limites d'émission de NO_x spécifiées à la règle 13.5.1.1 ne s'appliqueront pas.

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

Dispositif/matériel	Emplacement à bord	Substance

2.2 Oxydes d'azote (NO_x) (règle 13)

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

Règle de l'Annexe VI de MARPOL applicable (NTC = Code technique sur les NO _x , 2008) (AM = Méthode approuvée)		Moteur n° 1	Moteur n° 2	Moteur n° 3	Moteur n° 4	Moteur n° 5
1	Fabricant et modèle					
2	Numéro de série					
3	Utilisation (cycle(s) d'application applicable(s) – NTC 3.2)					
4	Puissance nominale (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Vitesse nominale (tr/min) (NTC 1.3.12)					
6	Moteur identique installé le 01/01/2000 ou après cette date exempté en vertu de la règle 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Date d'installation d'un moteur identique (jj/mm/aaaa) conforme à la règle 13.1.1.2					
8a	Date de la transformation importante (jj/mm/aaaa)	13.2.1.1 et 13.2.2				
8b		13.2.1.2 et 13.2.3				
8c		13.2.1.3 et 13.2.3				
9a	Niveau I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Niveau II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Niveau III impossible)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Exemptions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Règle de l'Annexe VI de MARPOL applicable (NTC = Code technique sur les NO _x , 2008) (AM = Méthode approuvée)		Moteur n° 1	Moteur n° 2	Moteur n° 3	Moteur n° 4	Moteur n° 5
11a	Zones de contrôle des émissions de NO _x du niveau III	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM ⁷	Installée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		Non disponible dans le commerce au moment de la visite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		Non applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Oxydes de soufre (SO_x) et particules (règle 14)

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

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

2.3.4 Le navire dispose d'un ou de plusieurs points d'échantillonnage désignés conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11

⁷ Se reporter aux Directives de 2014 sur le processus d'approbation de méthode approuvée (résolution MEPC.243(66)).

2.3.5 La prescription de la règle 14.12 qui exige d'installer ou de désigner un ou plusieurs points d'échantillonnage conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11 ne s'applique pas au circuit de distribution du fuel-oil qui est un combustible à faible point d'éclair destiné à être utilisé comme combustible pour la propulsion ou l'exploitation du navire

2.4 *Composés organiques volatils (COV) (règle 15)*

2.4.1 Le navire-citerne dispose d'un collecteur de vapeurs installé et approuvé conformément à la circulaire MSC/Circ.585

2.4.2.1 Les navires-citernes qui transportent du pétrole brut possèdent un plan de gestion des COV

2.4.2.2 Référence de l'approbation du plan de gestion des COV

2.5 *Incinération à bord (règle 16)*

Le navire a un incinérateur :

.1 installé le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date qui satisfait aux dispositions de :

.1 la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée⁸

.2 la résolution MEPC.244(66)

.2 installé avant le 1^{er} janvier 2000 qui satisfait aux dispositions de :

.1 la résolution MEPC.59(33), telle que modifiée⁹

.2 la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée¹⁰

2.2 *Équivalents (règle 4)*

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

Dispositif/matériel	Équivalent utilisé	Référence de l'approbation

⁸ Telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45).

⁹ Telle que modifiée par la résolution MEPC.92(45).

¹⁰ Telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45).

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

Délivrée à
(lieu de délivrance de la fiche)

Le (jj/mm/aaaa)
(date de délivrance) (signature du fonctionnaire dûment autorisé
qui délivre la fiche)

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

Appendice II

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

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après doivent être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas la limite d'émission de NO_x qui leur est applicable en vertu de la règle 13 de la présente Annexe au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008 :

- .1 pour les moteurs marins à vitesse constante assurant la propulsion principale du navire, y compris la transmission diesel-électrique, le cycle d'essai E2 doit être appliqué;
- .2 pour les installations à hélice à pas réglable, le cycle d'essai E2 doit être appliqué;
- .3 pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 doit être appliqué;
- .4 pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 doit être appliqué; et
- .5 pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 doit être appliqué.

Cycle d'essai pour les systèmes de *propulsion principale à vitesse constante*
(y compris la transmission diesel-électrique et toutes les installations à hélice à pas réglable)

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

Cycle d'essai pour les *moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice*

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

Cycle d'essai pour les *moteurs auxiliaires à vitesse constante*

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

Cycle d'essai pour les *moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable*

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

Lorsqu'un moteur doit être certifié conformément aux dispositions du paragraphe 5.1.1 de la règle 13, l'émission spécifique à chaque point de mode particulier ne doit pas dépasser la limite applicable d'émission de NO_x de plus de 50 %, excepté dans les cas suivants :

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

Appendice III

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

1 Objectifs

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

1.2 Les émissions de NO_x, de SO_x et de particules provenant des navires de mer contribuent à la pollution locale de l'atmosphère dans les villes et zones côtières du monde. Les effets préjudiciables de la pollution de l'atmosphère pour la santé de l'homme et l'environnement sont notamment une mortalité précoce, des maladies cardio-pulmonaires, le cancer des poumons, des affections respiratoires chroniques, l'acidification et l'eutrophisation.

1.3 L'Organisation devrait envisager d'adopter une zone de contrôle des émissions si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler les émissions de NO_x ou les émissions de SO_x et de particules ou les trois types d'émissions (ci-après dénommées "émissions") provenant des navires.

2 Procédure pour la désignation de zones de contrôle des émissions

2.1 Seules les Parties peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SO_x et de particules ou des émissions de NO_x ou des trois types d'émissions. Lorsque deux Parties ou davantage ont des intérêts communs dans une zone particulière, elles devraient formuler une proposition coordonnée.

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

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

3.1 La proposition doit comprendre :

- .1 une délimitation précise de la zone qu'il est proposé de désigner, assortie d'une carte de référence sur laquelle cette zone est indiquée;
- .2 le ou les types d'émissions qu'il est proposé de contrôler (à savoir, NO_x ou SO_x et particules ou les trois types d'émissions);
- .3 une description des populations et des zones de l'environnement qui sont susceptibles d'être affectées par les émissions des navires;
- .4 évaluation qui montre que les émissions provenant des navires exploités dans la zone proposée contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions en question ont sur

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

- .5 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques de la zone proposée qui sont importantes pour les populations et les zones de l'environnement menacées, en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement;
- .6 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions, y compris les courants de circulation et la densité du trafic;
- .7 une description des mesures de contrôle que la ou les Parties soumettant la proposition ont prises pour remédier aux émissions de NO_x, SO_x et de particules provenant de sources à terre affectant les populations et les zones de l'environnement menacées et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application des règles 13 et 14 de l'Annexe VI; et
- .8 les coûts relatifs des mesures visant à réduire les émissions provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre et les conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.

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

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

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

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

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

5 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions

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

Appendice IV

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

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

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

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

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

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

Proportion de O₂ dans la
chambre de combustion : 6-12 %

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

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

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

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

Appendice V

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

- 1 Nom et numéro OMI du navire destinataire
- 2 Port
- 3 Date à laquelle la livraison commence
- 4 Nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur du fuel-oil pour moteurs marins
- 5 Nom(s) du produit
- 6 Quantité en tonnes métriques
- 7 Densité à 15 °C (en kg/m³)¹
- 8 Teneur en soufre (% m/m)²
- 9 Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil livré est conforme à la règle 18.3 de la présente Annexe et que la teneur en soufre du fuel-oil livré ne dépasse pas :
 - la valeur limite indiquée à la règle 14.1 de la présente Annexe;
 - la valeur limite indiquée à la règle 14.4 de la présente Annexe; ou
 - la valeur limite spécifiée par l'acquéreur de _____ (% m/m), telle qu'indiquée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et sur la base de la notification de l'acquéreur selon laquelle le fuel-oil :
 1. est censé être utilisé en association avec un moyen équivalent d'assurer le respect des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe; ou
 2. fait l'objet d'une exemption pertinente accordée à un navire afin de lui permettre d'effectuer des essais pour la recherche de techniques de réduction et de contrôle des émissions d'oxydes de soufre conformément aux dispositions de la règle 3.2 de la présente Annexe.

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

¹ Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675:1998 ou ISO 12185:1996.

² Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754:2003.

Appendice VI

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

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

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

Partie 1 – Partie 1 – Échantillon du fuel-oil livré¹ conformément aux dispositions de la règle 18.8.1, ci-après dénommé "échantillon MARPOL livré" tel que défini à la règle 2.1.22.

Partie 2 – Échantillon du fuel-oil utilisé², destiné à être utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord conformément à la règle 14.8, ci-après dénommé "échantillon utilisé" tel que défini à la règle 2.1.16 et "échantillon à bord"³ tel que défini à la règle 2.1.24.

Partie 1 – Échantillon MARPOL livré

1 Prescriptions générales

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

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

1.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable⁴ pour la méthode d'essai à utiliser.

2 Procédure de vérification – Partie 1

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

¹ Échantillons prélevés conformément aux Directives de 2009 pour le prélèvement d'échantillons des fuel-oils en vue de déterminer la conformité avec l'Annexe VI révisée de MARPOL (résolution MEPC.182(59)).

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

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

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

2.2 Le laboratoire :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 Prescriptions générales

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

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

3.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable⁶ pour la méthode d'essai à utiliser.

4 Procédure de vérification – Partie 2

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

4.2 Le laboratoire :

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

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

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

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

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

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

- .1 les résultats "2A" et "2B" sont consignés dans le procès-verbal d'essai conformément aux exigences de la méthode d'essai; et
- .2 si les résultats "2A" et "2B" se situent dans l'intervalle de répétabilité (r)⁷ de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables; ou
- .3 si les résultats "2A" et "2B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont refusés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont mis à l'essai. Le flacon à échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés; et
- .4 si, de nouveau, les résultats "2A" et "2B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité, le laboratoire doit en étudier la cause et résoudre le problème avant de poursuivre la mise à l'essai de l'échantillon. Une fois ce problème de répétabilité résolu, deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés conformément aux dispositions du paragraphe 4.3. L'échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

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

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

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

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

Tableau 2 - Récapitulatif de la procédure de vérification de l'échantillon du fuel-oil utilisé ou de l'échantillon du fuel-oil à bord⁹

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

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

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

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

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

Appendice VII

Zones de contrôle des émissions (règles 13.6 et 14.3)

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

2 La zone de l'Amérique du Nord comprend :

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

Point	Latitude	Longitude
1	32°32'10" N	117°06'11" W
2	32°32'04" N	117°07'29" W
3	32°31'39" N	117°14'20" W
4	32°33'13" N	117°15'50" W
5	32°34'21" N	117°22'01" W
6	32°35'23" N	117°27'53" W
7	32°37'38" N	117°49'34" W
8	31°07'59" N	118°36'21" W
9	30°33'25" N	121°47'29" W
10	31°46'11" N	123°17'22" W
11	32°21'58" N	123°50'44" W
12	32°56'39" N	124°11'47" W
13	33°40'12" N	124°27'15" W
14	34°31'28" N	125°16'52" W
15	35°14'38" N	125°43'23" W
16	35°43'60" N	126°18'53" W
17	36°16'25" N	126°45'30" W
18	37°01'35" N	127°07,18" W
19	37°45'39" N	127°38'02" W
20	38°25'08" N	127°52'60" W
21	39°25'05" N	128°31'23" W
22	40°18'47" N	128°45'46" W
23	41°13'39" N	128°40'22" W
24	42°12'49" N	129°00'38" W
25	42°47'34" N	129°05'42" W
26	43°26'22" N	129°01'26" W
27	44°24'43" N	128°41'23" W
28	45°30'43" N	128°40'02" W
29	46°11'01" N	128°49'01" W
30	46°33'55" N	129°04'29" W
31	47°39'55" N	131°15'41" W

Point	Latitude	Longitude
32	48°32'32" N	132°41'00" W
33	48°57'47" N	133°14'47" W
34	49°22'39" N	134°15'51" W
35	50°01'52" N	135°19'01" W
36	51°03'18" N	136°45'45" W
37	51°54'04" N	137°41'54" W
38	52°45'12" N	138°20'14" W
39	53°29'20" N	138°40'36" W
40	53°40'39" N	138°48'53" W
41	54°13'45" N	139°32'38" W
42	54°39'25" N	139°56'19" W
43	55°20'18" N	140°55'45" W
44	56°07'12" N	141°36'18" W
45	56°28'32" N	142°17'19" W
46	56°37'19" N	142°48'57" W
47	58°51'04" N	153°15'03" W

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

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

Point	Latitude	Longitude
23	43°53'15" N	50°34'01" W
24	43°36'06" N	51°20'41" W
25	43°23'59" N	52°17'22" W
26	43°19'50" N	53°20'13" W
27	43°21'14" N	54°09'20" W
28	43°29'41" N	55°07'41" W
29	42°40'12" N	55°31'44" W
30	41°58'19" N	56°09'34" W
31	41°20'21" N	57°05'13" W
32	40°55'34" N	58°02'55" W
33	40°41',38 N	59°05',18 W
34	40°38',33 N	60°12',20 W
35	40°45'46" N	61°14'03" W
36	41°04'52" N	62°17'49" W
37	40°36'55" N	63°10'49" W
38	40°17'32" N	64°08'37" W
39	40°07'46" N	64°59'31" W
40	40°05'44" N	65°53'07" W
41	39°58'05" N	65°59'51" W
42	39°28'24" N	66°21'14" W
43	39°01'54" N	66°48'33" W
44	38°39'16" N	67°20'59" W
45	38°19'20" N	68°02'01" W
46	38°05'29" N	68°46'55" W
47	37°58'14" N	69°34'07" W
48	37°57'47" N	70°24'09" W
49	37°52'46" N	70°37'50" W
50	37°18'37" N	71°08'33" W
51	36°32'25" N	71°33'59" W
52	35°34'58" N	71°26'02" W
53	34°33'10" N	71°37'04" W
54	33°54'49" N	71°52'35" W
55	33°19'23" N	72°17'12" W
56	32°45'31" N	72°54'05" W
57	31°55'13" N	74°12'02" W
58	31°27'14" N	75°15'20" W
59	31°03'16" N	75°51'18" W
60	30°45'42" N	76°31'38" W
61	30°12'48" N	77°18'29" W
62	29°25'17" N	76°56'42" W
63	28°36'59" N	76°47'60" W
64	28°17'13" N	76°40'10" W
65	28°17'12" N	79°11'23" W
66	27°52'56" N	79°28'35" W

Point	Latitude	Longitude
67	27°26'01" N	79°31'38" W
68	27°16'13" N	79°34'18" W
69	27°11'54" N	79°34'56" W
70	27°05'59" N	79°35'19" W
71	27°00'28" N	79°35'17" W
72	26°55'16" N	79°34'39" W
73	26°53'58" N	79°34'27" W
74	26°45'46" N	79°32'41" W
75	26°44'30" N	79°32'23" W
76	26°43'40" N	79°32'20" W
77	26°41'12" N	79°32'01" W
78	26°38'13" N	79°31'32" W
79	26°36'30" N	79°31'06" W
80	26°35'21" N	79°30'50" W
81	26°34'51" N	79°30'46" W
82	26°34'11" N	79°30'38" W
83	26°31'12" N	79°30'15" W
84	26°29'05" N	79°29'53" W
85	26°25'31" N	79°29'58" W
86	26°23'29" N	79°29'55" W
87	26°23'21" N	79°29'54" W
88	26°18'57" N	79°31'55" W
89	26°15'26" N	79°33'17" W
90	26°15'13" N	79°33'23" W
91	26°08'09" N	79°35'53" W
92	26°07'47" N	79°36'09" W
93	26°06'59" N	79°36'35" W
94	26°02'52" N	79°38'22" W
95	25°59'30" N	79°40'03" W
96	25°59'16" N	79°40'08" W
97	25°57'48" N	79°40'38" W
98	25°56'18" N	79°41'06" W
99	25°54'04" N	79°41'38" W
100	25°53'24" N	79°41'46" W
101	25°51'54" N	79°41'59" W
102	25°49'33" N	79°42'16" W
103	25°48'24" N	79°42'23" W
104	25°48'20" N	79°42'24" W
105	25°46'26" N	79°42'44" W
106	25°46'16" N	79°42'45" W
107	25°43'40" N	79°42'59" W
108	25°42'31" N	79°42'48" W
109	25°40'37" N	79°42'27" W
110	25°37'24" N	79°42'27" W

Point	Latitude	Longitude
111	25°37'08" N	79°42'27" W
112	25°31'03" N	79°42'12" W
113	25°27'59" N	79°42'11" W
114	25°24'04" N	79°42'12" W
115	25°22'21" N	79°42'20" W
116	25°21'29" N	79°42'08" W
117	25°16'52" N	79°41'24" W
118	25°15'57" N	79°41'31" W
119	25°10'39" N	79°41'31" W
120	25°09'51" N	79°41'36" W
121	25°09'03" N	79°41'45" W
122	25°03'55" N	79°42'29" W
123	25°02'60" N	79°42'56" W
124	25°00'30" N	79°44'05" W
125	24°59'03" N	79°44'48" W
126	24°55'28" N	79°45'57" W
127	24°44'18" N	79°49'24" W
128	24°43'04" N	79°49'38" W
129	24°42'36" N	79°50'50" W
130	24°41'47" N	79°52'57" W
131	24°38'32" N	79°59'58" W
132	24°36'27" N	80°03'51" W
133	24°33'18" N	80°12'43" W
134	24°33'05" N	80°13'21" W
135	24°32'13" N	80°15'16" W
136	24°31'27" N	80°16'55" W
137	24°30'57" N	80°17'47" W
138	24°30'14" N	80°19'21" W
139	24°30'06" N	80°19'44" W
140	24°29'38" N	80°21'05" W
141	24°28'18" N	80°24'35" W
142	24°28'06" N	80°25'10" W
143	24°27'23" N	80°27'20" W
144	24°26'30" N	80°29'30" W
145	24°25'07" N	80°32'22" W
146	24°23'30" N	80°36'09" W
147	24°22'33" N	80°38'56" W
148	24°22'07" N	80°39'51" W
149	24°19'31" N	80°45'21" W
150	24°19'16" N	80°45'47" W
151	24°18'38" N	80°46'49" W
152	24°18'35" N	80°46'54" W
153	24°09'51" N	80°59'47" W
154	24°09'48" N	80°59'51" W

Point	Latitude	Longitude
155	24°08'58" N	81°01'07" W
156	24°08'30" N	81°01'51" W
157	24°08'26" N	81°01'57" W
158	24°07'28" N	81°03'06" W
159	24°02'20" N	81°09'05" W
160	23°59'60" N	81°11'16" W
161	23°55'32" N	81°12'55" W
162	23°53'52" N	81°19'43" W
163	23°50'52" N	81°29'59" W
164	23°50'02" N	81°39'59" W
165	23°49'05" N	81°49'59" W
166	23°49'05" N	82°00'11" W
167	23°49'42" N	82°09'59" W
168	23°51'14" N	82°24'59" W
169	23°51'14" N	82°39'59" W
170	23°49'42" N	82°48'53" W
171	23°49'32" N	82°51'11" W
172	23°49'24" N	82°59'59" W
173	23°49'52" N	83°14'59" W
174	23°51'22" N	83°25'49" W
175	23°52'27" N	83°33'01" W
176	23°54'04" N	83°41'35" W
177	23°55'47" N	83°48'11" W
178	23°58'38" N	83°59'59" W
179	24°09'37" N	84°29'27" W
180	24°13'20" N	84°38'39" W
181	24°16'41" N	84°46'07" W
182	24°23'30" N	84°59'59" W
183	24°26'37" N	85°06'19" W
184	24°38'57" N	85°31'54" W
185	24°44'17" N	85°43'11" W
186	24°53'57" N	85°59'59" W
187	25°10'44" N	86°30'07" W
188	25°43'15" N	86°21'14" W
189	26°13'13" N	86°06'45" W
190	26°27'22" N	86°13'15" W
191	26°33'46" N	86°37'07" W
192	26°01'24" N	87°29'35" W
193	25°42'25" N	88°33'00" W
194	25°46'54" N	90°29'41" W
195	25°44'39" N	90°47'05" W
196	25°51'43" N	91°52'50" W
197	26°17'44" N	93°03'59" W
198	25°59'55" N	93°33'52" W

Point	Latitude	Longitude
199	26°00'32" N	95°39'27" W
200	26°00'33" N	96°48'30" W
201	25°58'32" N	96°55'28" W
202	25°58'15" N	96°58'41" W
203	25°57'58" N	97°01'54" W
204	25°57'41" N	97°05'08" W
205	25°57'24" N	97°08'21" W
206	25°57'24" N	97°08'47" W

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

Point	Latitude	Longitude
1	22°32'54" N	153°00'33" W
2	23°06'05" N	153°28'36" W
3	23°32'11" N	154°02'12" W
4	23°51'47" N	154°36'48" W
5	24°21'49" N	155°51'13" W
6	24°41'47" N	156°27'27" W
7	24°57'33" N	157°22'17" W
8	25°13'41" N	157°54'13" W
9	25°25'31" N	158°30'36" W
10	25°31'19" N	159°09'47" W
11	25°30'31" N	159°54'21" W
12	25°21'53" N	160°39'53" W
13	25°00'06" N	161°38'33" W
14	24°40'49" N	162°13'13" W
15	24°15'53" N	162°43'08" W
16	23°40'50" N	163°13'00" W
17	23°03'20" N	163°32'58" W
18	22°20'09" N	163°44'41" W
19	21°36'45" N	163°46'03" W
20	20°55'26" N	163°37'44" W
21	20°13'34" N	163°19'13" W
22	19°39'03" N	162°53'48" W
23	19°09'43" N	162°20'35" W
24	18°39'16" N	161°19'14" W
25	18°30'31" N	160°38'30" W
26	18°29'31" N	159°56'17" W
27	18°10'41" N	159°14'08" W
28	17°31'17" N	158°56'55" W
29	16°54'06" N	158°30'29" W
30	16°25'49" N	157°59'25" W
31	15°59'57" N	157°17'35" W

Point	Latitude	Longitude
32	15°40'37" N	156°21'06" W
33	15°37'36" N	155°22'16" W
34	15°43'46" N	154°46'37" W
35	15°55'32" N	154°13'05" W
36	16°46'27" N	152°49'11" W
37	17°33'42" N	152°00'32" W
38	18°30'16" N	151°30'24" W
39	19°02'47" N	151°22'17" W
40	19°34'46" N	151°19'47" W
41	20°07'42" N	151°22'58" W
42	20°38'43" N	151°31'36" W
43	21°29'09" N	151°59'50" W
44	22°06'58" N	152°31'25" W
45	22°32'54" N	153°00'33" W

3 La zone maritime caraïbe des États-Unis comprend :

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

Point	Latitude	Longitude
1	17°18'37" N	67°32'14" W
2	19°11'14" N	67°26'45" W
3	19°30'28" N	65°16'48" W
4	19°12'25" N	65°06'08" W
5	18°45'13" N	65°00'22" W
6	18°41'14" N	64°59'33" W
7	18°29'22" N	64°53'51" W
8	18°27'35" N	64°53'22" W
9	18°25'21" N	64°52'39" W
10	18°24'30" N	64°52'19" W
11	18°23'51" N	64°51'50" W
12	18°23'42" N	64°51'23" W
13	18°23'36" N	64°50'17" W
14	18°23'48" N	64°49'41" W
15	18°24'11" N	64°49'00" W
16	18°24'28" N	64°47'57" W
17	18°24'18" N	64°47'01" W
18	18°23'13" N	64°46'37" W
19	18°22'37" N	64°45'20" W
20	18°22'39" N	64°44'42" W
21	18°22'42" N	64°44'36" W
22	18°22'37" N	64°44'24" W
23	18°22'39" N	64°43'42" W

Point	Latitude	Longitude
24	18°22'30" N	64°43'36" W
25	18°22'25" N	64°42'58" W
26	18°22'26" N	64°42'28" W
27	18°22'15" N	64°42'03" W
28	18°22'22" N	64°40'60" W
29	18°21'57" N	64°40'15" W
30	18°21'51" N	64°38'23" W
31	18°21'22" N	64°38'16" W
32	18°20'39" N	64°38'33" W
33	18°19'15" N	64°38'14" W
34	18°19'07" N	64°38'16" W
35	18°17'23" N	64°39'38" W
36	18°16'43" N	64°39'41" W
37	18°11'33" N	64°38'58" W
38	18°03'02" N	64°38'03" W
39	18°02'56" N	64°29'35" W
40	18°02'51" N	64°27'02" W
41	18°02'30" N	64°21'08" W
42	18°02'31" N	64°20'08" W
43	18°02'03" N	64°15'57" W
44	18°00'12" N	64°02'29" W
45	17°59'58" N	64°01'04" W
46	17°58'47" N	63°57'01" W
47	17°57'51" N	63°53'54" W
48	17°56'38" N	63°53'21" W
49	17°39'40" N	63°54'53" W
50	17°37'08" N	63°55'10" W
51	17°30'21" N	63°55'56" W
52	17°11'36" N	63°57'57" W
53	17°04'60" N	63°58'41" W
54	16°59'49" N	63°59'18" W
55	17°18'37" N	67°32'14" W

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, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement :

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

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

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettre distinctifs

Port d'immatriculation

Jauge brute

Numéro OMI²

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 5.4 de l'Annexe VI de la Convention; et
- 2 qu'à l'issue de cette visite, il a été constaté que le navire satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables des règles 22, 23, 24, 25 et 26.

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

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

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

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

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
² Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

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

FICHE DE CONSTRUCTION RELATIVE AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Notes :

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

1 Caractéristiques du navire

- 1.1 Nom du navire
- 1.2 Numéro OMI
- 1.3 Date du contrat de construction
- 1.4 Date de la transformation importante (le cas échéant)
- 1.5 Jauge brute
- 1.6 Port en lourd
- 1.7 Type de navire³

2 Système de propulsion

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

³ 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 rigoureux (le plus bas). Si le navire n'est assimilable à aucun des types de navires définis dans la règle 2, indiquer "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 22.1, l'EEDI obtenu est calculé sur la base des renseignements figurant dans le dossier technique, lequel montre également la manière de calculer l'EEDI obtenu.....

L'EEDI obtenu est : g-CO₂/tonne-mille marin

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

3.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 22.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.2.18.....

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

3.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 22 par son Administration, conformément à la règle 19.4.....

3.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 22.1

4 EEDI requis

4.1 L'EEDI obtenu est : g-CO₂/tonne-mille

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

4.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 24.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.2.18.....

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

4.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 24 par son Administration, conformément à la règle 19.4.....

4.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 24.1

4.2.5 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimale indiqué dans le tableau 1 de la règle 24.2

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

5.1 L'EEXI obtenu conformément à la règle 23.1 est calculé compte tenu des directives⁴ élaborées par l'Organisation

L'EEXI obtenu est : g-CO₂/tonne-mille

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

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

5.2.2 le type de navire est exempté conformément à la règle 23.1

⁴ Directives de 2021 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu (résolution MEPC.333(76)).

6 EEXI requis

6.1 L'EEXI requis est g-CO₂/tonne-mille conformément à la règle 25

6.2 L'EEXI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes :

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

6.2.2 le type de navire est exempté conformément à la règle 25.1

6.2.3 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimale indiqué dans le tableau 3 de la règle 25.1

7 Plan de gestion du rendement énergétique du navire

7.1 Le navire est pourvu d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) conforme à la règle 26

8 Dossier technique sur l'EEDI

8.1 Le dossier technique sur l'EEDI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 22.1

8.1.1 Identification/numéro de vérification du dossier technique sur l'EEDI.....

8.1.2 Date de vérification du dossier technique sur l'EEDI.....

9 Dossier technique sur l'EEXI

9.1 Le dossier technique sur l'EEXI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 23.1

9.1.1 Identification/numéro de vérification du dossier technique sur l'EEXI.....

9.1.2 Date de vérification du dossier technique sur l'EEXI.....

9.2 Le Certificat IEE n'est pas accompagné du dossier technique sur l'EEXI car l'EEDI obtenu est utilisé en remplacement de l'EEXI obtenu

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

Délivrée à
(lieu de délivrance de la fiche)

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

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

Appendice IX

Renseignements à transmettre à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires

Identité du navire

Numéro OMI

Période d'année civile pour laquelle les données sont communiquées

Date du début de la période (jj/mm/aaaa)

Date de la fin de la période (jj/mm/aaaa)

Caractéristiques techniques du navire

Type de navire, tel que défini à la règle 2 de la présente Annexe ou autre (à spécifier)

Jauge brute¹

Jauge nette²

Port en lourd³

Puissance de sortie (puissance nominale⁴ du moteur principal et des moteurs auxiliaires alternatifs à combustion interne d'une puissance supérieure à 130 kW (à indiquer en kW)

EEDI (s'il y a lieu)

Cote glace⁵

Consommation de fuel-oil, par type de fuel-oil⁶, en tonnes, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de fuel-oil.....

Distance parcourue

Heures pendant lesquelles le navire fait route

¹ La jauge brute devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

² La jauge nette devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Inscrire la mention "S.O." si les renseignements demandés sont sans objet.

³ Le *port en lourd* désigne la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement du navire dans une eau de densité relative égale à 1 025 kg/m³ au tirant d'eau à la ligne de charge d'été et le déplacement léger du navire. Le tirant d'eau à la ligne de charge d'été devrait correspondre au tirant d'eau d'été maximal qui est indiqué dans le manuel de stabilité approuvé par l'Administration ou un organisme reconnu par elle. Inscrire la mention "S.O." si les renseignements demandés sont sans objet.

⁴ *Puissance nominale* désigne la puissance nominale maximale continue spécifiée sur la plaque d'identification du moteur.

⁵ La cote glace devrait être conforme à la définition qui figure dans le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) (résolutions MEPC.264(68) et MSC.385(94)). Inscrire la mention "S.O." si les renseignements demandés sont sans objet.

⁶ Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73), telle que modifiée par les résolutions MEPC.322(74) et MEPC.332(76)).

Appendice X

Modèle de déclaration de conformité - Notification de la consommation de fuel-oil et notation de l'intensité carbone opérationnelle

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ - NOTIFICATION DE LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL ET NOTATION DE L'INTENSITÉ CARBONE OPÉRATIONNELLE

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

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

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

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Numéro OMI²

Port d'immatriculation

Jauge brute

Port en lourd

Type de navire

IL EST DÉCLARÉ :

- 1 que le navire a soumis à l'Administration les données prescrites par la règle 27 de l'Annexe VI de la Convention, qui concernent l'exploitation du navire du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa);
- 2 que les données ont été recueillies et notifiées conformément à la méthode et aux procédures indiquées dans le SEEMP du navire qui était en vigueur pendant la période allant du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa);
- 3 que le CII opérationnel annuel obtenu du navire du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa) était :
..... conformément aux règles 28.1 et 28.2 de l'Annexe VI de la Convention, pour les navires auxquels la règle 28 s'applique,³

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

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

³ En cas de transfert d'un navire visé aux règles 27.4, 27.5 ou 27.6, il faudrait remplir la présente section conformément à la règle 28.3 de l'Annexe VI de MARPOL.

Appendice XI

Modèle de Certificat d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION DES BARGES SANS ÉQUIPAGE NI PROPULSION AUTONOME DE L'APPLICATION DES RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE

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

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

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

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire.....

Numéro ou lettres distinctifs

Numéro OMI²

Port d'immatriculation

Jauge brute

IL EST CERTIFIÉ :

1 que la barge sans équipage ni propulsion autonome a été visitée conformément aux dispositions de la règle 3.4 de l'Annexe VI de la Convention;

2 qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la barge sans équipage ni propulsion autonome :

.1 n'a pas de moyens de propulsion mécanique;

.2 n'a pas de dispositif, de matériel et/ou de machine qui risquent de produire des émissions réglementées par l'Annexe VI de MARPOL; et

.3 n'a ni personnes ni animaux vivants à bord; et

3 que la barge est exemptée, en vertu de la règle 3.4 de l'Annexe VI de la Convention de l'application des prescriptions relatives à la délivrance des certificats et aux visites connexes des règles 5.1 et 6.1.

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

² Conformément au système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

