

Amendements à l'Annexe au 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

Le Comité de la protection du milieu marin,

rappelant l'art. 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 combattre la pollution des mers,

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

notant aussi que par le biais du Protocole de 1997, il est ajouté à la Convention de 1973 une nouvelle Annexe VI, intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires» (ci-après dénommée «Annexe VI»),

ayant examiné le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL:

1. adopte, conformément à l'art. 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe VI dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'art. 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2010 – à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection à ces amendements;
3. invite les Parties à noter que, conformément à l'art. 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2010, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au par. 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en application de l'art. 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé;

5. prie également le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997; et
6. invite les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres à porter les amendements à l'Annexe VI de MARPOL à l'attention des propriétaires de navires, exploitants de navires, constructeurs de navires, constructeurs de moteurs diesel marins, fournisseurs de combustible pour moteurs marins et tous autres groupes intéressés.

Annexe VI révisée de MARPOL

«Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires»

Chapitre 1

Généralités

Règle 1 Application

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

Règle 2 Définitions

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 (MARPOL 73/78), 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'art. 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 t 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 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.

⁵ 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 1200 °C.

⁶ 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 modifier, 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.

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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 les distillats marine et les combustibles résiduels.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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'art. 16 de la présente Convention.

¹⁶ Substance qui appauvrit la couche d'ozone désigne une substance réglementée, telle que définie au par. 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-tétrafluoréthane (également appelé Halon 11 4B2)

CFC-11 Trichlorofluorométhane

CFC-12 Dichlorodifluorométhane

CFC-1 13

1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane

CFC-1 14

1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane

CFC-1 15 Chloropentafluoréthane

¹⁷ 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.

¹⁸ Incinérateur de bord désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.

¹⁹ Navire construit désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

²⁰ 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.

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

Règle 3 Exceptions et exemptions

Généralités

¹ Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

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

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

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

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'Organisation 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 par. 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 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 plate-forme fixe ou flottante doit être soumis aux visites spécifiées ci-après:

1. une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables 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 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 par. 1.4 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat 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 par. 1.1 de la présente règle, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au par. 4 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 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 par. 4 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au par. 5 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 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 de la présente Annexe.

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

1. Toutefois, l'Administration peut 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;
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 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.

⁵ 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 d'un certificat ou apposition d'un visa

¹ Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère 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 platesformes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties.

² Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur de l'Annexe VI, telle que modifiée, conformément au par. 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. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle 7 Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

¹ Une Partie peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur le certificat dont est muni le 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 demande.

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 international de prévention de la pollution de l'atmosphère à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie.

Règle 8 Présentation du certificat

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère 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. S'il est établi aussi dans une langue officielle du pays qui le délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Règle 9 Durée et validité du certificat

¹ Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère 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 par. 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 par. 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 une prorogation est accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, à 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 doit être 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 par. 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;
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 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; ou

3. si le 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 muni avant le transfert et des copies des rapports de visite pertinents, s'ils sont disponibles.

Règle 10 Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port

¹ Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, 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 par. 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 prévues à l'art. 5 de la présente Convention doivent s'appliquer 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.

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, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

⁴ Dès réception de cette preuve, l'Administration doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'Administration estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites 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. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Administration afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

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

Chapitre 3

Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires

Règle 12 Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

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

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

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

1. à bord des navires construits le 19 mai 2005 ou après cette date; ou
 2. dans le cas des navires construits avant le 19 mai 2005 dont la date de livraison contractuelle de leur équipement est le 19 mai 2005 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire a été effectuée le 19 mai 2005 ou après cette date.
- 3.2 Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites:
1. à bord de navires construits le 1^{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.
- 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 système d'enregistrement électronique approuvé par l'Administration.
- ⁷ Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque:
1. recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
 2. réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
 3. émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone:
 - 3.1 émission délibérée; et
 - 3.2 émission involontaire;
 4. rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre; et
 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 par. 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; ni
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 par. 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 aux par. 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. il est apporté au moteur une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, 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. Le 1^{er} janvier 2016, ou après cette date, 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 par. 5.1.1 de la présente règle (niveau III), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au par. 4 de la présente règle (niveau II). L'Organisation doit mettre au point des directives qui indiquent les critères d'après lesquels il n'est pas possible pour un moteur de remplacement de satisfaire aux normes du par. 5.1.1 de la présente règle.

2.3 Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs diesel marins visés au par. 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 par. 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 I

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 n(-0,2) g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2000 tr/min;
3. 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2000 tr/min.

Niveau II

⁴ Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{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 n(-0,23) g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2000 tr/min;
3. 7,7 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2000 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 construit le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date est:

1. interdite 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):
 - 1.1 3,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 tr/min;
 - 1.2 $9 n(-0,2)$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2000 tr/min; et
 - 1.3 2,0 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2000 tr/min;
2. soumise aux normes énoncées au par. 5.1.1 de la présente règle lorsque le navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du par. 6 de la présente règle; et
3. soumise aux normes énoncées au par. 4 de la présente règle lorsque le navire est exploité à l'extérieur d'une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du par. 6 de la présente règle.

5.2 Sous réserve du bilan prévu au par. 10 de la présente règle, les normes énoncées au par. 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 m, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins; ni
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 par. 5.1.1 de la présente règle en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction.

Zone de contrôle des émissions

6 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 énoncés dans l'appendice III à la présente Annexe.

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

7.1 Nonobstant les dispositions du par. 1.1.1 de la présente règle, un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l 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 par. 7.4 de la présente règle, à condition que l'Administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette

homologation à l'Organisation. 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 de la présence de cette méthode approuvée; ou
2. certification du moteur, pour confirmer qu'il fonctionne dans les limites spécifiées aux par. 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 par. 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 par. 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 5000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l installés à bord de navires construits le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1^{er} janvier 2000, le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère délivré pour un moteur diesel marin auquel les dispositions du par. 7.1 de la présente règle s'appliquent doit indiquer qu'une méthode approuvée a été appliquée conformément au par. 7.1.1 de la présente règle ou que le moteur a été certifié conformément au par. 7.1.2 de la présente règle ou qu'aucune méthode approuvée n'existe encore ou n'est disponible dans le commerce, comme il est indiqué au par. 7.2 de la présente règle.

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 par. 7.1 de la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de 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. 45,0 n(-0,2) g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2000 tr/min; et
3. 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2000 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 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 par. 7.4 de la présente règle et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée.

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.

Bilan

¹⁰ À compter de 2012 et jusqu'en 2013 au plus tard, l'Organisation doit faire le bilan des innovations technologiques disponibles en vue d'appliquer les normes énoncées au par. 5.1.1 de la présente règle et si cela s'avère nécessaire, modifier en conséquence les délais (date effective) indiqués dans ce paragraphe.

Règle 14 Oxydes de soufre (SO_x) et particules

Prescriptions générales

¹ La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser les concentrations suivantes:

1. 4,50 % m/m avant le 1^{er} janvier 2012;
2. 3,50 % m/m le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date; et
3. 0,50 % m/m le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

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

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions

³ Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions sont:

1. la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I, la mer du Nord, telle que définie à la règle 5 1) f) de l'Annexe V; et
2. toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures énoncés à l'appendice III à la présente Annexe.

⁴ Lorsque des navires sont exploités dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à leur bord ne doit pas dépasser les limites suivantes:

1. 1,50 % m/m avant le 1^{er} juillet 2010;
2. 1,00 % m/m le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date; et
3. 0,10 % m/m le 1^{er} janvier 2015 ou après cette date.

⁵ La teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au par. 1 et au par. 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 par. 4 de la présente règle et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions indiquée au par. 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 par. 4 de la présente règle avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.

⁷ Durant les douze premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du par. 3.2 de la présente règle, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions sont exemptés de l'application des prescriptions des par. 4 et 6 de la présente règle, ainsi que des prescriptions du par. 5 de la présente règle dans la mesure où elles concernent le par. 4 de la présente règle.

Dispositions relatives au réexamen

⁸ Il faut procéder d'ici à 2018 à un réexamen de la norme énoncée au par. 1.3 de la présente règle pour voir si l'on dispose des fuel-oils nécessaires pour satisfaire à la norme relative aux fuel-oils énoncée dans ce paragraphe et ce, en tenant compte des éléments suivants:

1. l'offre et la demande qui sont constatées sur le marché mondial des fuel-oils nécessaires pour satisfaire au par. 1.3 de la présente règle au moment où le réexamen est effectué;

2. l'analyse des tendances observées sur les marchés des fuel-oils; et
3. toute autre question pertinente.

⁹ L'Organisation doit constituer un groupe d'experts composé de représentants connaissant bien le marché des fuel-oils et ayant les compétences voulues dans les domaines maritime, environnemental, scientifique et juridique pour procéder au réexamen mentionné au par. 8 de la présente règle. Ce groupe d'experts doit rassembler les renseignements nécessaires pour que les Parties puissent se prononcer en connaissance de cause.

¹⁰ Les Parties, se fondant sur les renseignements rassemblés par le groupe d'experts, peuvent décider s'il est possible aux navires de respecter la date indiquée au par. 1.3 de la présente règle. Si elles décident que cela est impossible, la norme énoncée dans cet alinéa prend effet le 1^{er} janvier 2025.

Règle 15 Composés organiques volatils (COV)

¹ Si les émissions de 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 à l'Organisation une notification qui indique les dimensions des navires citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à la quelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

³ Une Partie qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'Organisation, 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 par. 1 de la présente règle doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'Organisation 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 par. 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. 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;
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.

Règle 16 Incinération à bord

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

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

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

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

⁵ Aucune des dispositions de la présente règle:

1. ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions 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
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 par. 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'Organisation; ou

6.2 L'Administration peut exempter de l'application du par. 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 par. 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 par. 2 de l'appendice IV à la présente Annexe.

8 Le personnel responsable de l'exploitation d'un incinérateur installé conformément aux prescriptions du par. 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 par. 7 de la présente règle.

9 Dans le cas des incinérateurs installés conformément aux prescriptions du par. 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 5 minutes après l'allumage et qu'elle se stabilise ensuite à un niveau qui ne soit pas inférieur à 850 °C.

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 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 par. 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.

³ Chaque Partie doit notifier à l'Organisation, pour communication aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.

Règle 18 Disponibilité et qualité du fuel-oil

Disponibilité du fuel-oil

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

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

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

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

^{2.3} Si un navire fournit les renseignements indiqués au par. 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 par. 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:
 - 1.3.1 compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
 - 1.3.2 soit nuisible pour le personnel, ou
 - 1.3.3 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 par. 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de la règle 13;
 - 2.3 contenir des acides inorganiques, ou
 - 2.3.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou
 - 2.3.2 être nuisible pour le personnel, ou
 - 2.3.3 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 par. 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 présent paragraphe, 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. 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 douze mois à compter de la date de livraison.

^{8.2} Si une Administration exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI 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 communication aux Parties et aux États Membres de l'Organisation, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oils n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.

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

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

¹¹ Dans les cas des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 assurant un service régulier avec des escales fréquentes et régulières, une Administration peut décider, après avoir consulté les États concernés, que la conformité aux dispositions du par. 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.

Modèle de Certificat international de prévention de la pollution par les moteurs (IAPP)

**(Règle 8)
Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs**

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié par la résolution MEPC.176(58) en 2008, 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
Port d'immatriculation
Jauge brute
Numéro OMI²

- 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.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré:
..... (TT/MM/JJJJ)

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

Amendements à l'Annexe au 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

Le présent Certificat est valable jusqu'au³ sous réserve des visites prévues à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention.

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)

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 2.3 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.

Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle 9.8.3

Il est certifié que lors d'une visite annuelle/intermédiaire*) effectuée conformément à la règle 9.8.3 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de cette annexe:

Signé:

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu:

Date(jj/mm/aaaa):

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

Visa de prorogation du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à 5 ans, en cas d'application de la règle 9.3

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention 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)

* Rayer la mention inutile

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 la Convention 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

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)

* 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:

- La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IAPP. Le Certificat IAPP doit se trouver en permanence à bord du navire.
- La fiche doit être rédigée en anglais, en français ou en espagnol, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle du pays qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.
- 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.
- 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

1.4

Longueur (L) #, en mètres

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, les limites d'émission de NO_x spécifiées à la règle 13.5.1.1 ne s'appliqueront pas.

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

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 respectent la limite d'émission de la règle 13 qui leur est applicable conformément au texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008:

Amendements à l'Annexe au 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

	Moteur # 1	Moteur # 2	Moteur # 3	Moteur # 4	Moteur # 5	Moteur # 6
Fabricant et modèle						
Numéro de série						
Utilisation						
Puissance de sortie (kW)						
Régime nominal (tr/min)						
Date d'installation (jj/mm/aaaa)						
Date de la transformation importante conformément à la règle 13.2.2 (jj/mm/aaaa)						

Amendements à l'Annexe au 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

	Moteur # 1	Moteur # 2	Moteur # 3	Moteur # 4	Moteur # 5	Moteur # 6
Date de la transformation importante conformément à la règle 13.2.3 (jj/mm/aaaa)						
Exempté en vertu de la règle 13.1 .1 .2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Niveau I Règle 13.3	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Niveau II Règle 13.4	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Niveau II Règle 13.2.2 ou 13.5.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Niveau III Règle 13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Il existe une méthode approuvée	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Méthode approuvée non disponible dans le commerce	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Méthode approuvée installée	☐	☐	☐	☐	☐	☐

- 2.3 Oxydes de soufre (SO_x) et particules (règle 14)
- 2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SO_x spécifiée à la règle 14.3, le navire utilise:
1. un fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas la valeur limite applicable, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes; ou ☐
 2. un arrangement équivalent approuvé conformément à la règle 4.1, tel qu'indiqué au par. 2.6 ☐
- 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. qui a été installé le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date qui satisfait aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée ☐
 2. qui a été installé avant le 1^{er} janvier 2000 et satisfait:
 - 2.1 aux dispositions de la résolution MEPC.59(33) ☐
 - 2.2 aux dispositions de la résolution MEPC.76(40) ☐
- 2.6 Équivalents (règle 4)
- Le navire a été autorisé à utiliser à bord les installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions qui sont indiqués ci-dessous en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe:

Dispositif/matériel	Équivalent utilise	Référence de l'approbation

Il est certifié que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à
(Lieu de délivrance du Certificat)

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)

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 variable, 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 variable)

Cycle d'essai du type E2	Vitesse	100 %	100 %	100 %	100 %
	Puissance	100 %	75 %	50 %	25 %
	Wichtungsfaktor	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 %
	Wichtungsfaktor	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 %
	Wichtungsfaktor	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 par. 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.

Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions

(Règle 13.6 et règle 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 Toute 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. une évaluation qui montre que les émissions provenant des navires exploités dans la zone proposée contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions en question ont sur la santé 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 Procédures d'évaluation et d'adoption par l'organisation de zones de contrôle des émissions 4.1

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'art. 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.

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 par. 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,
40 % de carton,
10 % de chiffons,
20 % de matières plastiques.

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

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

Proportion de O ₂ 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 Ringelman 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:	850–1200 °C

Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes

(Règle 18.5)

Nom et numéro OMI du navire destinataire

Port

Date à laquelle la livraison commence

Nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur du fuel-oil pour moteurs marins

Nom(s) du produit

Quantité en tonnes métriques

Densité à 15 °C, en kg/m³ ⁴

Teneur en soufre (% m/m)⁵

Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil

livré est conforme au paragraphe applicable de la règle 14.1 ou 14.4 et de la règle 18.3 de la présente Annexe.

⁴ Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675:1998 ou ISO 12185:1996.

⁵ Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754:2003.

Procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL

(Règle 18.8.2)

Il faut appliquer la procédure ci-après pour déterminer si le fuel-oil livré et utilisé à bord des navires respecte les teneurs limites en soufre prescrites par la règle 14 de l'Annexe VI.

1 Prescriptions générales

1.1 Il faut utiliser l'échantillon représentatif de fuel-oil qui est prescrit au par. 8.1 de la règle 18 (l'«échantillon MARPOL») pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil livré à un navire.

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

1.3 Les laboratoires chargés de la procédure de vérification énoncée dans le présent append ice doivent être pleinement agréés⁶ pour appliquer la ou des méthodes d'essai.

2 Procédure de vérification – Étape 1

2.1 L'échantillon MARPOL devrait être livré au laboratoire par l'autorité compétente.

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. confirme que le scellé apposé sur l'échantillon MARPOL est intact; et
3. rejette tout échantillon MARPOL dont le scellé a été rompu.

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

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

⁶ L'agrément se fait conformément à la norme ISO 17025 ou à une norme équivalente.

2.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'appendice V (deuxième note de bas de page). Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les let. «A» et «B».

1. Si les résultats de «A» et de «B» se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.
2. Si les résultats de «A» et de «B» ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du par. 2.3.3 ci-dessus après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

2.5 Si les résultats d'essai de «A» et de «B» sont valables, il faudrait faire la moyenne de ces deux résultats pour obtenir le résultat désigné par «X».

1. Si le résultat de «X» est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.
2. Si le résultat de «X» est supérieur à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, il faudrait procéder à l'étape 2 de la procédure de vérification; toutefois, si le résultat de «X» dépasse la limite spécifiée de $0,59R$ (où R est la reproductibilité de la méthode d'essai), le fuel-oil est considéré comme non conforme et il n'est pas nécessaire de poursuivre les essais.

3 Procédure de vérification – Étape 2

3.1 Si l'étape 2 de la procédure de vérification s'impose en vertu du par. 2.5.2 ci-dessus, l'autorité compétente envoie l'échantillon MARPOL à un deuxième laboratoire agréé.

3.2 À la réception de l'échantillon MARPOL, le laboratoire:

1. consigne les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon dans le procès-verbal d'essai;
2. prélève deux sous-échantillons de l'échantillon MARPOL; et
3. rescelle l'échantillon MARPOL et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

3.3 Les deux sous-échantillons devraient être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'appendice V (deuxième note de bas de page). Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les let. «C» et «D».

1. Si les résultats de «C» et de «D» se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.

2. Si les résultats de «C» et de «D» ne se situent pas dans l'intervalle de réproductibilité (R) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du par. 3.2.3 ci-dessus après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

3.4 Si les résultats de «C» et de «D» sont valables et que les résultats de «A», «B», «C» et «D» se situent dans l'intervalle de reproductibilité (R) de la méthode d'essai, le laboratoire fait la moyenne de ces résultats, qui est désignée par la let. «Y».

1. Si le résultat de «Y» est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.
2. Si le résultat de «Y» est supérieur à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil ne satisfait pas aux normes prescrites par l'Annexe VI.

3.5 Si les résultats de «A», «B», «C» et «D» ne se situent pas dans l'intervalle de reproductibilité (R) de la méthode d'essai, l'Administration peut rejeter tous les résultats des essais et, si elle le juge opportun, recommencer la procédure complète de mise à l'essai.

3.6 Les résultats de la procédure de vérification sont définitifs.