

# Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution pour les navires (Convention Marpol)

---

<i>Type</i>	Traité et accord international
<i>Catégorie</i>	Accords multilatéraux
<i>Nature</i>	Convention
<i>Organisation</i>	OMI
<i>Date du texte</i>	2 novembre 1973
<i>Ratification</i>	20 août 1992
<i>Entrée en vigueur pour Monaco</i>	20 novembre 1992
<i>Exécutoire en droit interne</i>	20 novembre 1992
<i>Publication</i>	<a href="#">Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992</a> <sup>[1 p.30]</sup>
<i>Thématiques</i>	Espace maritime ; Responsabilité (Maritime) ; Risques de mer ; Pollution et nuisances ; Environnement et biodiversité

---

Lien vers le document : <https://legimonaco.mc/tai/convention/1973/11-02-tai11000799@2018.08.14>

## Notes

[1]

**LEGIMONACO**

[www.legimonaco.mc](http://www.legimonaco.mc)

## Table des matières

Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures .....	9
Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac .....	9
Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis .....	9
Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires .....	9
Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires .....	9
Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires .....	10
Chapitre I - Généralités .....	10
Règle 1 - Application .....	10
Règle 2 - Définitions .....	10
Règle 3 - Exceptions générales .....	11
Règle 4 - équivalences .....	11
Chapitre II - Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle .....	11
Règle 5 - Visites et inspections .....	11
Règle 6 - Délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère .....	12
Règle 7 - Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement .....	12
Règle 8 - Forme du certificat .....	13
Règle 9 - Durée et validité du certificat .....	13
Règle 10 - Contrôle des normes d'exploitation par l'état du port .....	13
Règle 11 - Recherche des infractions et mise en application des dispositions .....	13
Chapitre III - Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires .....	14
Règle 12 - Substances qui appauvrissent la couche d'ozone .....	14
Règle 13 - Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> ) .....	14
Règle 14 - Oxydes de soufre (SO <sub>x</sub> ) .....	15
Règle 15 - Composés organiques volatils .....	16
Règle 16 - Incinération à bord .....	16
Règle 17 - Installations de réception .....	17
Règle 18 - Qualité du fuel-oil .....	17
Règle 19 - Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage .....	19
Appendices de l'Annexe VI - .....	19
Appendice I - Modèle de Certificat IAPP (Règle 8) .....	19
Appendice II - Cycles d'essai et coefficients de pondération (Règle 13) .....	26
Appendice III - Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO <sub>x</sub> (Règle 14) .....	27
Appendice IV - Approbation par type et limites d'exploitation des incinérateurs de bord (Règle 16) .....	28
Appendice V - Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes (règle 18 3) .....	29
Notes .....	30
Notes de la rédaction .....	30
Notes de la source .....	30
Liens .....	30

## LES PARTIES A LA CONVENTION,

CONSCIENTES de la nécessité de protéger l'environnement en général et le milieu marin en particulier,

RECONNAISSANT que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, premier instrument multilatéral à avoir eu pour objectif essentiel la protection de l'environnement, et sensibles à la contribution marquante que cette Convention a apportée à la préservation des mers et des littoraux contre la pollution,

DÉSIREUSES de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est d'établir des règles de portée universelle et qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

### Article 1er - Obligations générales découlant de la Convention

1) Les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention.

2) Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes.

### Article 2 - Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1) Règles désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.

2) Substance nuisible désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.

3) a) Rejet, lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.

b) Rejet ne couvre pas :

i) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972 ; ni

ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans ; ni

iii) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.

4) Navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.

5) Autorité désigne le gouvernement de l'état qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un état, l'Autorité est le gouvernement de cet état. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'état riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'état riverain intéressé.

6) événement désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

7) Organisation désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime\*<sup>[1]</sup>.

### Article 3 - Champ d'application

1) La présente Convention s'applique :

a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention ; et

b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

2) Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits souverains des Parties sur le fond des mers et sur le sous-sol adjacent aux côtes aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ou comme étendant ces droits, conformément au droit international.

3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un état ou exploités par cet état tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

#### **Article 4 - Infractions**

1) Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2) Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

a) soit engager des poursuites conformément à sa législation ;

b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

3) Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'état qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

4) Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

#### **Article 5 - Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire**

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2), du présent article, les Certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie à la Convention conformément aux dispositions des règles sont acceptés par les autres Parties contractantes et considérés, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un Certificat délivré par elles-mêmes.

2) Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un Certificat en cours de validité, sauf si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'état qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. Toutefois, ladite Partie peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

3) Si une Partie refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de sa juridiction, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la présente Convention, la Partie avise immédiatement le Consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ou, en cas d'impossibilité, l'Autorité dont relève le navire intéressé. Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, la Partie demande à consulter l'Autorité dont relève le navire. L'Autorité est également avisée lorsqu'un navire ne possède pas à son bord de Certificat en cours de validité conforme aux dispositions des règles.

4) Les Parties appliquent aux navires des états qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

#### **Article 6 - Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de la Convention**

1) Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention 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 la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3) Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

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

5) Une partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

### **Article 7 - Retards causés indûment aux navires**

1) Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises en application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.

2) Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

### **Article 8 - Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles**

1) En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.

2) Chaque Partie à la Convention doit :

- a) prendre les dispositions nécessaires pour qu'un fonctionnaire ou un organisme compétent reçoive et analyse tous les rapports sur les événements ; et
- b) notifier à l'Organisation les détails complets de ces dispositions, pour diffusion aux autres Parties et états Membres de l'Organisation.

3) Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport en vertu des dispositions du présent article, ladite Partie le transmet sans retard à :

- a) l'Autorité dont relève le navire en cause ; et
- b) tout autre état susceptible d'être touché par l'événement.

4) Toute Partie à la Convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement mentionné au Protocole I de la présente Convention. Si elle le juge bon, elle fait également rapport à l'Organisation et à toute autre Partie intéressée.

### **Article 9 - Autres traités et interprétations**

1) Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des Parties à cette Convention.

2) Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout état touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'état riverain et de l'état du pavillon.

3) Dans la présente Convention, le terme *juridiction* s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention.

## Article 10 - Règlement des différends

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention.

## Article 11 - Communication de renseignements

1) Les Parties à la Convention s'engagent à communiquer à l'Organisation :

- a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention ;
- b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles\*<sup>[2]</sup> ;
- c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions des règles ;
- d) une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les installations disponibles et autres caractéristiques ;
- e) tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention ; et
- f) un rapport annuel qui présente, sous une forme normalisée par l'Organisation, les statistiques relatives aux sanctions effectivement infligées pour les infractions à la présente Convention.

2) L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les informations qui lui ont été communiquées, au titre des alinéas b) à f) du paragraphe 1) du présent article.

## Article 12 - Accidents survenus aux navires

1) Chaque Autorité s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions des règles, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes.

2) Chaque Partie à la Convention s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements sur les résultats de cette enquête lorsqu'elle estime que ceux-ci peuvent aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la présente Convention.

## Article 13 - Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La présente Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 15 janvier 1974 au 31 décembre 1974, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les états peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) adhésion.

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3) Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les états ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

## Article 14 - Annexes facultatives

1) Un Etat peut, lorsqu'il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des Annexes III, IV et V (ci-après dénommées Annexes facultatives) de la présente Convention. Sous réserve de ce qui précède, les Parties à la Convention sont liées par l'une quelconque des Annexes dans son intégralité.

2) Un Etat qui a déclaré qu'il n'était pas lié à une Annexe facultative peut à tout moment accepter cette Annexe en déposant auprès de l'Organisation un instrument du type visé au paragraphe 2) de l'article 13.

3) Un Etat qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 1) du présent article au sujet d'une Annexe facultative, et qui n'accepte pas cette Annexe par la suite conformément au paragraphe 2) du présent article n'assume aucune obligation

et n'a le droit de se prévaloir d'aucun bénéfice découlant de la Convention en ce qui concerne les questions relevant de cette Annexe; dans la présente Convention, toutes les références aux Parties ne constituent pas de référence à cet état en ce qui concerne les questions qui relèvent de cette Annexe.

4) L'Organisation informe les états qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de toute déclaration faite en vertu du présent article ainsi que de la réception de tout instrument déposé conformément aux dispositions du paragraphe 2) du présent article.

### **Article 15 - Entrée en vigueur**

1) La présente Convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 états dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à cette Convention conformément aux dispositions de l'article 13.

2) Une Annexe facultative entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle les conditions énoncées au paragraphe 1) du présent article ont été remplies pour cette Annexe.

3) L'Organisation informe les états qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur et de la date à laquelle une Annexe facultative entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2) du présent article.

4) Pour les états qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative quelconque ou d'adhésion à celles-ci après que les conditions régissant leur entrée en vigueur ont été remplies mais avant leur entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou de l'Annexe facultative ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

5) Pour les états qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative, ou d'adhésion à celles-ci après leur entrée en vigueur, la Convention ou l'Annexe facultative prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

6) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été remplies toutes les conditions prévues à l'article 16 pour l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention ou à une Annexe facultative s'applique au texte modifié de la Convention ou de l'Annexe facultative.

### **Article 16 - Amendements**

1) La présente Convention peut être amendée par l'une quelconque des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2) Amendements après examen par l'Organisation :

- a) tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par son Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen ;
- b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen ;
- c) les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent ;
- d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention, présentes et votantes ;
- e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) ci-dessus, les amendements sont communiqués par l'Organisation à toutes les Parties à la Convention aux fins d'acceptation ;
- f) un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes :
  - i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ;
  - ii) un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties ;
  - iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 %

du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération ;

iv) un amendement au Protocole I de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements aux Annexes de la Convention, conformément au paragraphe f) ii) ou f) iii) ci-dessus ;

v) un amendement au Protocole II de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la Convention conformément au paragraphe f) i) ci-dessus ;

g) l'entrée en vigueur de l'amendement intervient dans les conditions suivantes :

i) s'il s'agit d'un amendement à un article de la Convention, au Protocole II, ou au Protocole I ou à une Annexe de la Convention qui n'est pas accepté conformément à la procédure éfinie à l'alinéa f) iii), l'amendement accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté ;

ii) s'il s'agit d'un amendement au Protocole I, à un appendice d'une Annexe ou à une Annexe de la Convention qui est accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement réputé accepté dans les conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration conformément au paragraphe f) ii), aux termes de laquelle leur approbation est nécessaire.

3) Amendement par une conférence :

a) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner les amendements à la présente Convention ;

b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties en vue d'obtenir leur acceptation ;

c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues à cet effet au paragraphe 2, alinéas f) et g) ci-dessus.

4) a) Dans le cas d'un amendement à une Annexe facultative, l'expression Partie à la Convention doit être interprétée dans le présent article comme désignant une Partie liée par ladite Annexe.

b) Toute Partie qui a refusé d'accepter un amendement à une Annexe est traitée comme non-Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5) L'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle Annexe sont soumises aux mêmes procédures que celles qui régissent l'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement à un article de la Convention.

6) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont le contrat de construction est signé, ou, en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée à la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou postérieurement à cette date.

7) Tout amendement à un Protocole ou à une Annexe doit porter sur le fond de ce Protocole ou de cette Annexe et doit être compatible avec les dispositions des articles de la présente Convention.

8) Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chacun des amendements entre en vigueur.

9) Toute déclaration ou objection relative à un amendement communiquée en vertu du présent article doit être notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties à la Convention de cette notification et de sa date de réception.

## Article 17 - Promotion de la coopération technique

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue :

a) de former du personnel scientifique et technique ;

b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés ;

c) de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires ; et

d) d'encourager la recherche ;

de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention.

### **Article 18 - Dénonciation**

- 1) La présente Convention ou toute Annexe facultative peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à la Convention à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention ou une telle Annexe entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
- 2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties.
- 3) La dénonciation prend effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

### **Article 19 - Dépôt et enregistrement**

- 1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les états qui ont signé la Convention ainsi qu'à tous les états qui y adhèrent.
- 2) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

### **Article 20 - Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à LONDRES ce deux novembre mil neuf cent soixante-treize.

## **Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures**

La présente Convention peut être consultée à la Direction des Relations Extérieures, Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992.

## **Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac**

La présente Convention peut être consultée à la Direction des Relations Extérieures, Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992.

## **Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis**

La présente Convention peut être consultée à la Direction des Relations Extérieures, Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992.

## **Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires**

La présente Convention peut être consultée à la Direction des Relations Extérieures, Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992.

## **Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires**

La présente Convention peut être consultée à la Direction des Relations Extérieures, Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992.

## Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Annexe créée à compter du 14 août 2018 par le Protocole de 1997 adopté à Londres le 26 septembre 1997, rendu exécutoire par l'ordonnance n° 6.985 du 29 juin 2018.

### Chapitre I - 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, 18 et 19 de la présente Annexe.

#### Règle 2 - Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1) L'expression *dont la construction se trouve à un stade équivalent* désigne le stade auquel :

- a) une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
- b) 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.

2) *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 située entre 850°C et 1 200°C.

3) *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.

4) *Nouvelle installation*, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolation ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs portatifs.

5) *Code technique sur les NO<sub>x</sub>* désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins que la Conférence a adopté par la résolution 2, y compris les amendements qui pourraient y être apportés par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

6) *Substance qui appauvrit la couche d'ozone* désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date d'application ou d'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 114B2)
CFC-11	Trichlorofluorométhane
CFC-12	Dichlorodifluorométhane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoréthane
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoréthane
CFC-115	Chloropentafluoréthane

7) *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de combustible 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.

8) *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.

9) *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.

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

11) *Zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SO<sub>x</sub> par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les SO<sub>x</sub> et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> sont celles qui sont mentionnées à la règle 14 de la présente Annexe.

12) *Navire-citerne* désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 4) de l'Annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 1) de l'Annexe II de la présente Convention.

13) *Le Protocole de 1997* désigne le 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.

### Règle 3 - Exceptions générales

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

- a) aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ; ou
- b) aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
  - i) 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
  - ii) 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.

### Règle 4 - équivalences

1) L'Administration peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe.

2) L'Administration qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

## Chapitre II - Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle

### Règle 5 - Visites et inspections

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

- a) 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 s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe ;
- b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe ; et
- c) une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du certificat; cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement et les aménagements satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une seule période de validité du certificat et où la période de validité de ce certificat excède deux ans et demi, elle doit avoir lieu dans les six mois qui précèdent ou qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 6 de la présente Annexe.

- 2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures 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. 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 satisfaire aux Directives 430 Annexe VI : Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires Annexe VI adoptées par l'Organisation\*<sup>[3]</sup>. Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite.
- 4) La visite des moteurs et de l'équipement destinée à s'assurer que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit se faire de la façon prévue par le Code technique sur les NO<sub>x</sub>.
- 5) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de s'assurer que l'équipement reste à tous égards satisfaisant pour le service auquel il est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties à la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées ne sont pas obligatoires.
- 6) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état de l'équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat, l'inspecteur ou l'organisme 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.
- 7) L'équipement doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de cet équipement et de ces installations par un équipement et des installations conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.
- 8) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à un inspecteur désigné ou à un organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

## **Règle 6 - Délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe,
  - a) 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
  - b) aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.
- 2) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 conformément au paragraphe 1) de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du Protocole de 1997.
- 3) Ce certificat doit être délivré soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

## **Règle 7 - Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement**

- 1) Le Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance conformément à la présente Annexe.
- 2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
- 3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré conformément à 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 Partie au Protocole de 1997.

### **Règle 8 - Forme du certificat**

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi dans une langue officielle du pays qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni l'espagnol ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

### **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 excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.
- 2) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère n'est autorisée, sauf conformément au paragraphe 3).
- 3) Si, à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, le navire ne se trouve pas dans un port de l'état dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité du certificat pour une période n'excédant pas cinq mois. Cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'état dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Après son arrivée dans l'état dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, le navire n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- 4) Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :
  - a) si les inspections et visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à la règle 5 de la présente Annexe ;
  - b) si l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux auxquels s'applique la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre que le simple remplacement de l'équipement ou des installations par un équipement ou des installations conformes aux prescriptions de la présente Annexe, sans l'approbation expresse de l'Administration. Aux fins de la règle 13, une modification importante est tout changement ou ajustage du système, de l'installation ou de l'agencement d'un moteur diesel à la suite duquel ce moteur ne satisfait plus aux limites d'émission d'oxydes d'azote qui lui sont applicables ; ou
  - c) si le navire passe sous le pavillon d'un autre état. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la règle 5 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse, dès que possible, à l'Administration de l'autre Partie une copie du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

### **Règle 10 - Contrôle des normes d'exploitation par l'état du port**

- 1) Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie au Protocole de 1997 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 paragraphe 1) de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.
- 3) Les procédures relatives au contrôle des navires par l'état du port prévues à l'article 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 à la présente Annexe 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 demandé 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 III - Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires**

#### **Règle 12 - Substances qui appauvrissent la couche d'ozone**

1) Sous réserve des dispositions de la règle 3, 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 au Protocole de 1997.

2) De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les nouvelles installations contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.

3) 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.

#### **Règle 13 - Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)**

1) a) La présente règle s'applique :

- i) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date ; et
- ii) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1er janvier 2000 ou après cette date.

b) La présente règle ne s'applique pas :

- i) aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ; ni
- ii) aux moteurs installés à bord des navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'état dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que les moteurs en question fassent l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO<sub>x</sub> établie par l'Administration.

c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel qui est installé à bord d'un navire construit ou ayant subi une transformation

importante avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large à l'intérieur de l'état dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

2) a) Aux fins de la présente règle, transformation importante désigne une transformation d'un moteur par laquelle :

- i) le moteur est remplacé par un moteur neuf construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, ou
- ii) une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NO<sub>x</sub>, est apportée au moteur, ou
- iii) la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 %.

b) Les émissions de NO<sub>x</sub> qui résultent de modifications visées à l'alinéa a) du présent paragraphe doivent être documentées conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub> aux fins d'approbation par l'Administration.

3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel auquel s'applique la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes :

- i) 17,0 g/kW h lorsque  $n$  est inférieur à 130 t/min
- ii)  $45,06n-0,2$  g/kW h lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 t/min mais inférieur à 2 000 t/min
- iii) 9,8 g/kW h lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 t/min  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).

Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO<sub>x</sub>, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'appendice II de la présente Annexe.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque :

- i) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub>, pour ramener les émissions de NO<sub>x</sub> à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a) ; ou
- ii) une autre méthode équivalente, approuvée par l'Administration compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de NO<sub>x</sub> à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a) du présent paragraphe.

## Règle 14 - Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>)

### Prescriptions générales

- 1) La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 4,5 % m/m.
- 2) La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation\*<sup>[4]</sup>.

### Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>

3) Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> sont :

- a) la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 10 1) b) de l'Annexe I ; et
- b) toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de la présente Annexe.

4) Pendant que les navires se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, l'une au moins des conditions suivantes doit être remplie :

- a) la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> ne dépasse pas 1,5 % m/m ;
- b) un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation, est utilisé pour réduire la quantité totale d'oxydes de soufre émise par les appareils propulsifs principaux et auxiliaires du navire, et la ramener à 6,0 g SO<sub>x</sub>/kW h ou moins, calculée comme étant l'émission totale pondérée de dioxyde de soufre. Les flux de déchets résultant de l'utilisation d'un tel dispositif ne doivent pas être rejetés dans des ports et estuaires fermés, à moins que le navire puisse établir avec précision et

documents à l'appui que ces flux n'ont aucun effet préjudiciable sur les écosystèmes de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'Organisation par les autorités de l'état du port. L'Organisation doit diffuser ces critères à toutes les Parties à la Convention ; ou

- c) toute autre technique vérifiable et dont il est possible d'assurer l'application est utilisée pour limiter les émissions de SOx à un niveau équivalant à celui qui est spécifié à l'alinéa b). Ces techniques doivent être approuvées par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.

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

6) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4) a) de la présente règle doivent, avant d'entrer dans une zone de contrôle des émissions de SOx, prévoir suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les combustibles dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % m/m. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre (inférieure ou égale à 1,5 %) dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de combustible a été achevée doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.

7) Durant les 12 premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou d'un amendement au présent Protocole désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de SOx en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SOx mentionnée au paragraphe 3) a) de la présente règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SOx désignée en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4) et 6) de la présente règle, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5) de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4) a) de la présente règle.

## Règle 15 - Composés organiques volatils

1) Si les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant des navires-citernes doivent être réglementées dans les ports ou terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

2) Une Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux relevant de leur juridiction dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées 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 laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins 6 mois avant cette date.

3) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 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 lui compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation\*, sont installés dans les ports et terminaux désignés et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu au navire.

4) L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties au Protocole de 1997 aux autres Parties au Protocole de 1997 et aux états Membres de l'Organisation, pour information.

5) Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2) de la présente règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation\*<sup>[5]</sup> et doivent utiliser ce système lors du chargement des cargaisons en question. Les terminaux qui ont mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peuvent accepter les navires-citernes existants qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de 3 ans après la date notifiée en vertu du paragraphe 2).

6) La présente règle ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque 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 paragraphe 5), l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

2) a) Sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) du présent paragraphe, chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1er janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV de la présente Annexe. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation\*<sup>[6]</sup>.

b) L'Administration peut exempter de l'application de l'alinéa a) du présent paragraphe tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997, 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.

3) Aucune disposition de la présente règle 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.

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

- a) résidus de cargaison visés par les Annexes I, II et III de la présente Convention et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement ;
- b) biphényles polychlorés (PCB) ;
- c) ordures, telles que définies à l'Annexe V de la présente Convention, contenant plus que des traces de métaux lourds ; et
- d) produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

5) 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.

6) 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.

7) Tous les navires équipés d'incinérateurs soumis à la présente règle doivent avoir à bord un manuel d'exploitation du fabricant qui spécifie comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2) de l'appendice IV de la présente Annexe.

8) Le personnel responsable de l'exploitation de tout incinérateur doit avoir reçu une formation et être capable d'appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant.

9) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente et les déchets ne doivent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible de 850°C. Dans le cas des incinérateurs à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température dans la chambre de combustion atteigne 600°C dans un délai de 5 min après l'allumage.

10) Aucune disposition de la présente règle 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.

## **Règle 17 - Installations de réception**

1) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux :

- a) 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 ;
- b) 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 Règles 16, 17 443 Annexe VI d'épuration des gaz d'échappement lorsque le rejet de ces résidus dans le milieu marin n'est pas autorisé aux termes de la règle 14 de la présente Annexe ;  
sans imposer de retards indus aux navires, et
- c) 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) Chaque Partie au Protocole de 1997 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 - Qualité du fuel-oil**

1) 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 :

- a) sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) :
  - i) 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 ;
  - ii) le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques ;

- iii) le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui : 1) compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou 2) soit nuisible pour le personnel, ou 3) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère ; et
- b) le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :
  - i) dépasser la teneur en soufre indiquée à la règle 14 de la présente Annexe ;
  - ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NO<sub>x</sub> spécifiées à la règle 13 3) a) de la présente Annexe ;
  - iii) contenir des acides inorganiques ; et
  - iv) 1) compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou 2) être nuisible pour le personnel, ou 3) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.
- 2) La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires.
- 3) 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 de la présente Annexe.
- 4) 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.
- 5) a) L'autorité compétente\*<sup>[7]</sup> du Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 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.
- b) 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.
- 6) La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives que doit élaborer 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 12 mois à compter de la date de livraison.
- 7) Les Parties au Protocole de 1997 s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles :
  - a) tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oil ;
  - b) 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 ;
  - c) 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 ;
  - d) prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes ;
  - e) 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 ; et
  - f) informent l'Organisation, pour communication aux Parties au Protocole de 1997, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.
- 8) Dans le contexte des inspections des navires par l'état du port qui sont effectuées par des Parties au Protocole de 1997, les Parties s'engagent en outre à :
  - a) 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
  - b) s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

## **Règle 19 - Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage**

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les installations de forage et plates-formes fixes ou flottantes doivent satisfaire aux prescriptions de la présente Annexe.

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

- a) 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 que cette liste soit limitative, 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 ;
- b) les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage ;
- c) les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers ; et
- d) les émissions provenant de moteurs diesel qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

3) 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, avec l'approbation de l'Administration.

## **Appendices de l'Annexe VI - \_**

### **Appendice I - Modèle de Certificat IAPP (Règle 8)**

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

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

Délivré en vertu des dispositions 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 dénommée «la Convention»), sous l'autorité du Gouvernement :

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

par .....

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

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire :  navire-citerne  
 navire autre qu'un navire-citerne

IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le navire a été visité conformément à [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, les installations et les matériaux étaient à tous égards conformes aux prescriptions applicables de l'Annexe VI de la Convention.

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

Délivré à .....

*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le .....

*(Date de délivrance)*

*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

*(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**

Établie en application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»).

*Notes :*

- 1 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.
- 2 Si le texte original de la fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais ni le français ni l'espagnol, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.
- 3 Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est «oui» ou «applicable» et le symbole (-) lorsque la réponse est «non» ou «non applicable», selon le cas.
- 4 Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

**1 Caractéristiques du navire**

- 1.1 Nom du navire .....
- 1.2 Numéro ou lettres distinctifs .....
- 1.3 Numéro OMI .....
- 1.4 Port d'immatriculation .....
- 1.5 Jauge brute.....
- 1.6 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent.....
- 1.7 Date à laquelle une transformation importante du moteur a commencé (le cas échéant) ([règle 13](#)).....

## 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 et le matériel ci-après qui contiennent des halons peuvent rester en service.....

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

2.1.2 Les dispositifs et le matériel ci-après qui contiennent des CFC peuvent rester en service.....

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

2.1.3 Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et ont été installés avant le 1er janvier 2020 peuvent rester en service.....

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

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

2.2.1 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub>.....

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/min)

2.2.2 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1er janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub> .....

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/min)

2.2.3 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, ou d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1er janvier 2000 ou après cette date, sont équipés d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou d'autres méthodes équivalentes conformément à la règle 13 3) b) et au Code technique sur les NO<sub>x</sub> .....

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/min)

2.2.4 Les moteurs diesel ci-après, qui sont mentionnés dans les rubriques 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3 ci-dessus, sont équipés de dispositifs de contrôle et d'enregistrement des émissions de NO<sub>x</sub> conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub> .....

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/min)

**2.3 Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) (règle 14)**

2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> spécifiée à la règle 14 3), le navire utilise :

- .1 du fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,5 % m/m, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes; ou .....
- .2 un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement pour ramener les émissions de SO<sub>x</sub> au-dessous de 6,0 g SO<sub>x</sub>/kW h; ou .....
- .3 une autre technique approuvée pour ramener les émissions de SO<sub>x</sub> au-dessous de 6,0 g SO<sub>x</sub>/kW h.....

**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.....

**2.5 Le navire a un incinérateur :**

- .1 qui satisfait aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée .....
- .2 qui a été installé avant le 1er janvier 2000 et ne satisfait pas aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée .....

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

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

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

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

## Appendice II - Cycles d'essai et coefficients de pondération (Règle 13)

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après devraient être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas les limites d'émission de NO<sub>x</sub> spécifiées à 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 Code technique sur les NO<sub>x</sub>.

- .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 devrait être appliqué.
- .2 Pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
- .3 Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 devrait être appliqué.
- .4 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 devrait être appliqué.
- .5 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 devrait être appliqué.

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

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

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

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

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

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

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

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

### Appendice III - Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SOx (Règle 14)

#### 1 Objectifs

1.1 Le présent appendice a pour objet de définir les critères et procédures applicables à la désignation de zones de contrôle des émissions de SOx. La désignation de zones de contrôle des émissions de SOx a pour but de prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SOx provenant des navires et les effets préjudiciables que ces émissions ont sur les zones terrestres et maritimes.

1.2 L'Organisation devrait envisager l'adoption d'une zone de contrôle des émissions de SOx si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SOx provenant des navires.

#### 2 Critères applicables à la proposition de désignation d'une zone de contrôle des émissions de SOx

2.1 Seuls les états contractants au Protocole de 1997 peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SOx. Lorsque deux ou plusieurs états contractants ont des intérêts communs dans une zone particulière, ils devraient formuler une proposition coordonnée.

2.2 La proposition doit comprendre :

.1 une délimitation précise de la zone dans laquelle il est proposé de contrôler les émissions de SOx provenant des navires, assortie d'une carte de référence sur laquelle la zone est indiquée ;

.2 une description des zones terrestres et maritimes susceptibles d'être affectées par les émissions de SOx provenant des navires ;

.3 une évaluation qui montre que les émissions de SOx provenant des navires exploités dans la zone où il est proposé de contrôler ces émissions contribuent à la pollution de l'atmosphère par les SOx, y compris aux retombées de SOx, et qui indique les effets préjudiciables qu'elles ont sur les zones terrestres et maritimes considérées. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions de SOx ont sur 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 ;

.4 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SOx, ainsi que dans les zones terrestres et maritimes menacées, concernant en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui risquent d'entraîner une augmentation probable du degré local de pollution de l'atmosphère ou des niveaux d'acidification ;

.5 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SOx, y compris les courants de circulation et la densité du trafic ; et

.6 une description des mesures de contrôle que la ou les états contractants qui présentent la proposition ont prises pour remédier aux émissions de SOx d'origine tellurique affectant la zone menacée et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application de la règle 14 de l'Annexe VI de la présente Convention.

2.3 Les limites géographiques d'une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées de SO<sub>x</sub> 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.

2.4 Toute proposition visant à désigner une zone donnée comme zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> devrait être soumise à l'Organisation conformément aux règles et procédures établies par celle-ci.

### 3 Procédures d'évaluation et d'adoption par l'Organisation de zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>

3.1 L'Organisation doit examiner chaque proposition qui lui est soumise par un ou plusieurs états contractants.

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

3.3 Lorsqu'elle évalue la proposition, l'Organisation doit tenir compte des critères qui doivent être inclus dans chaque proposition soumise pour adoption et qui sont énoncés à la section 2 ci-dessus, ainsi que des coûts relatifs des mesures visant à réduire les retombées de soufre provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre. Il faudrait tenir compte également des conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.

### 4 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>

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

## Appendice IV - Approbation par type et limites d'exploitation des incinérateurs de bord (Règle 16)

1) Les incinérateurs de bord décrits à la règle 16 2) qui se trouvent à bord doivent être munis d'un certificat OMI d'approbation par type pour chaque incinérateur. Pour obtenir un tel certificat, l'incinérateur doit être conçu et construit conformément à une norme approuvée telle que décrite à la règle 16 2). 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, et cela, sous la responsabilité de l'Administration, en se fondant sur la spécification normalisée combustible/déchets ci-après, pour déterminer si l'incinérateur fonctionne dans les limites spécifiées au paragraphe 2) du présent appendice :

Boues d'hydrocarbures composées de :	75 % de boues de fuel-oil lourd; 5 % d'huiles de graissage usées; et 20 % d'eau émulsifiée.
Déchets solides composés de :	50 % de déchets alimentaires 50 % d'ordures contenant approximativement 30 % de papier, 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 2) doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous :

Quantité de O <sub>2</sub> dans la chambre de combustion :	6 – 12 %
Quantité maximale de CO dans les gaz de combustion (moyenne) :	200 mg/MJ

Nombre maximal de la suie (moyenne) :	Bacharach 3 ou Ringelman 1 (opacité de 20 %) (Un nombre de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant la mise en marche)
Éléments non brûlés dans les cendres résiduelles :	Maximum : 10 % en poids
Intervalle de température des gaz à la sortie de la chambre de combustion :	850 – 1 200°C.

### **Appendice V - Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes (règle 18 3)**

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 158C (kg/m<sup>3</sup>)

Teneur en soufre (% m/m)

Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil livré est conforme à la règle 14 1) ou 14 4) a) et à la règle 18 1) de la présente Annexe.

## Notes

### Notes de la rédaction

1. <sup>^ [p.1]</sup> L'Ordonnance Souveraine n° 10.692 du 7 novembre 1992 publie la présente convention dans sa version intégrant les modifications issues du Protocole fait à Londres le 17 février 1978. - NDLR.

### Notes de la source

1. <sup>^ [p.3]</sup> \* Le nom de l'Organisation est devenu Organisation maritime internationale en vertu des amendements à la Convention portant création de l'Organisation qui sont entrés en vigueur le 22 mai 1982.
2. <sup>^ [p.6]</sup> \*Le texte de cet alinéa est remplacé par celui qui figure à l'article III du Protocole de 1978.
3. <sup>^ [p.12]</sup> \*Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19).
4. <sup>^ [p.15]</sup> \*Se reporter à la résolution MEPC.82(43) sur les Directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduaires livrés en vue de leur utilisation à bord des navires; voir le point 9 des renseignements supplémentaires.
5. <sup>^ [p.16]</sup> \*Se reporter à la circulaire MSC/Circ.585 sur les Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.
6. <sup>^ [p.16]</sup> \* Se reporter à la résolution MEPC.76(40) sur la Spécification normalisée des incinérateurs de bord et à la résolution MEPC.93(45) sur les Amendements à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord.
7. <sup>^ [p.18]</sup> \* Se reporter à la résolution A.787(19) sur les Procédures de contrôle des navires par l'État du port, telle que modifiée par la résolution A.882(21); voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-651F.

## Liens

1. Publication  
<sup>^ [p.1]</sup> <https://legimonaco.mc/tnc/ordonnance/1992/11-07-10.692>