

Document  
mis en distribution  
le 19 avril 2004

N° 1511

ASSEMBLÉE NATIONALE  
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 2 avril 2004.

PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion au **protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices),***

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présenté

au nom de M. Jean-Pierre RAFFARIN,

Premier ministre,

par M. Michel BARNIER,

ministre des affaires étrangères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La communauté internationale a pris graduellement conscience de la nécessité de protéger l'environnement marin et les littoraux contre la pollution. Un premier accord en la matière, la convention pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures du 12 mai 1954, a été remplacé le 2 novembre 1973 par la convention pour la prévention de la pollution par les navires, beaucoup plus détaillée.

Dans ce but de renforcer les dispositions prévues à l'annexe I, qui énonce vingt-cinq règles à suivre pour prévenir la pollution par les hydrocarbures, le protocole du 17 février 1978 a introduit un certain nombre de modifications et d'adjonctions.

Afin de rendre le dispositif plus contraignant en ce qui concerne la pollution de l'atmosphère par les navires, une conférence diplomatique des Parties à la convention internationale de 1973 s'est tenue au siège de l'Organisation maritime internationale, à Londres, du 15 au 26 septembre 1997.

Cette conférence a adopté un protocole qui introduit une nouvelle annexe VI visant en particulier à réduire l'émission dans l'atmosphère de soufre et d'autres substances nocives provenant de la combustion des soutes.

\*

\* \*

Le préambule du protocole souligne la nécessité de respecter le principe de précaution, tel qu'établi dans le cadre de la déclaration de Rio de Janeiro sur l'environnement et le développement. En outre, les conditions du protocole sont conformes au protocole de Montréal de 1987, tel que modifié à Londres en 1990, par lequel les Etats se sont engagés à réduire la consommation et la production de gaz chlorofluorocarbones afin de protéger la couche d'ozone.

Le corps du protocole est concis, ne comportant que neuf articles, traitant du lien entre la

convention et le protocole (**articles 1<sup>er</sup> et 3**), des modalités d'ajout de l'annexe VI à la convention (**article 2**), de la procédure d'amendement (**article 4**) et des dispositions finales concernant la signature, l'entrée en vigueur, la dénonciation, le depositaire et les langues officielles (**articles 5 à 9**).

A cet égard, il convient de noter que le protocole a été ouvert à la signature, au siège de l'Organisation maritime internationale, du 1<sup>er</sup> janvier 1998 au 31 décembre 1998, mais qu'il n'a alors remporté qu'un succès très relatif puisque seuls trois des cinq pays nordiques ont signé le texte. Cet échec s'explique par le fait qu'alors nombre d'Etats, dont la France, estimaient peu fondées scientifiquement les craintes concernant le volume des rejets toxiques dans l'atmosphère.

Cependant, les choses ont évolué en 2000 lorsque, afin d'harmoniser et de renforcer la cohérence des positions des Etats membres dans les autres enceintes environnementales (protocoles de Montréal et de Kyoto, en particulier), la Commission européenne a souhaité que les treize pays européens non signataires rejoignent le Danemark et la Suède, en invitant les Etats membres à adhérer au protocole de 1997.

Par ailleurs, la Commission anticipe déjà au niveau régional l'application de certaines mesures contenues dans ce protocole et cherche, notamment sous l'impulsion des pays nordiques, à mettre en place des mesures encore plus strictes que celles du protocole de 1997, en particulier une réduction accrue des émissions d'oxyde d'azote et du taux global de soufre.

En conséquence, l'intérêt de la France est désormais de procéder à cette adhésion, que les armateurs français soutiennent en ayant indiqué qu'ils étaient déjà prêts à mettre en œuvre les recommandations du protocole.

Depuis le 31 décembre 1998 celui-ci reste ouvert à l'adhésion des seuls Etats parties au protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. A cet égard, le protocole de 1978 étant entré en vigueur à l'égard de la France le 2 octobre 1983, elle peut donc, à ce titre, adhérer au protocole de 1997.

Le protocole de 1997 comptait au 31 octobre 2003 douze Parties contractantes (Allemagne, Bahamas, Bangladesh, Danemark, Espagne, Grèce, Iles Marshall, Liberia, Norvège, Panama, Singapour et Suède), représentant approximativement 54,25 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.

En vertu de son **article 6**, le protocole entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats, dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, seront devenus Parties à ce protocole. La première condition n'étant pas encore atteinte, le protocole n'est pas, à ce jour, entré en vigueur, mais l'adhésion de la France la facilitera.

\*  
\* \*

La nouvelle annexe VI à la convention de 1973 introduit des règles instaurant des limites aux émissions polluantes de certains gaz, ainsi que des procédures de contrôle.

Le champ d'application du protocole vise tous les navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la convention et ceux qui, tout en ne battant pas son pavillon, sont exploités sous l'autorité d'une Partie. Il est également applicable aux plates-formes et installations de forage (**règle 19**).

La convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat 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 convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

Le protocole de 1997 édicte un principe d'interdiction des émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et introduit des prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires.

A cet effet, les principales mesures mises en place sont les suivantes :

- l'instauration de limites des émissions d'oxyde d'azote par certains moteurs diesels **(règle 13)** ;
- l'introduction d'une limite de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires, afin de limiter les émissions d'oxyde de soufre. Cette limite s'avère particulièrement restrictive dans certaines zones dénommées « zones de contrôle », à l'intérieur desquelles le seuil d'émission est trois fois inférieur au seuil normal. Il a été convenu qu'un plafond de 4,5 % d'oxyde de soufre serait imposé mondialement pour les soutes des navires, à l'exception de la mer Baltique où une limite de 1,5 % a été fixée, ainsi que la mer du Nord et la Manche qui ont été ajoutées en 2000, après un effort de négociation coordonné par des Etats membres de l'Union européenne **(règle 14)** ;
- la réglementation des émissions de composés organiques volatils dans certains ports et terminaux a été instaurée **(règle 15)** ;
- la pratique de l'incinération à bord des navires a été très fermement encadrée et réglementée, en particulier avec l'interdiction de l'incinération des résidus de cargaisons, d'ordures, de chlorures de polyvinyle. Les boues d'épuration peuvent être incinérées dans les chaudières, mais seulement en pleine mer **(règle 16)** ;
- la mise en place d'installations portuaires adaptées permettant de recueillir les substances nocives devant être rejetées par les navires se conformant au présent protocole **(règle 17)** ;
- les prescriptions applicables au fuel-oil utilisé aux fins de combustion par les navires prévoient à la fois les critères de qualité imposés à celui-ci et la tenue d'un registre des fournisseurs ; une surveillance continue et obligatoire de la teneur en soufre des carburants de soute a également été instituée **(règle 18)**.

Le contrôle du respect de ces prescriptions est assuré par un certain nombre de mesures décrites dans le protocole : des mesures préventives reposant sur un système de visites périodiques des navires **(règle 5)** et l'octroi d'un certificat international **(règles 6 à 9)**, mais aussi un système de contrôle effectué au titre de l'Etat du port **(règle 10)**.

Telles sont les principales observations qu'appelle 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 (ensemble une annexe et cinq appendices) qui, comportant des dispositions de matière législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,  
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,  
Vu l'article 39 de la Constitution,  
Décrète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices), délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale

par le ministre des affaires étrangères qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### **Article unique**

Est autorisée l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices), adopté à Londres le 26 septembre 1997, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 2 avril 2004.

*Signé* : Jean-Pierre Raffarin

Par le Premier ministre :  
*Le ministre des affaires étrangères,*

*Signé* : Michel Barnier

### **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 (ensemble une annexe et cinq appendices)

Les Parties au présent Protocole,  
Etant Parties au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,  
Reconnaissant qu'il est nécessaire de prévenir et de contrôler la pollution de l'atmosphère par les navires,  
Rappelant le principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution,  
Estimant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un 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,  
sont convenues de ce qui suit :

#### **Article 1<sup>er</sup>** *Instrument devant être modifié*

L'instrument qui est modifié par le présent Protocole est 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 »).

#### **Article 2** *Adjonction d'une annexe VI à la Convention*

Une annexe VI, intitulée « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », dont le texte figure en annexe au présent Protocole, est ajoutée.

Article 3  
*Obligations générales*

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son annexe.

Article 4  
*Procédure d'amendement*

Aux fins de l'application de l'article 16 de la Convention à un amendement à l'annexe VI et à ses appendices, l'expression « une Partie à la Convention » désigne une Partie liée par ladite annexe.

**CLAUSES FINALES**  
Article 5  
*Signature, ratification, acceptation,  
approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation »), du 1<sup>er</sup> janvier 1998 au 31 décembre 1998 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Seuls les Etats contractants au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé « le Protocole de 1978 ») peuvent devenir Parties au présent Protocole 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 (ci-après dénommé « le Secrétaire général »).

Article 6  
*Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats 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 ce protocole conformément aux dispositions de son article 5.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 16 de la Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé s'applique au présent Protocole tel que modifié.

Article 7  
*Dénonciation*

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la notification.

4. La dénonciation du Protocole de 1978 en vertu de son article VII est considérée comme une dénonciation du présent Protocole en vertu du présent article. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1978 prend effet conformément à l'article VII de ce protocole.

#### Article 8 *Dépositaire*

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général (ci-après dénommé « le Dépositaire »).

2. Le Dépositaire :

a) Informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :

i) De toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;

ii) De la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ; et

iii) Du dépôt de tout instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

#### Article 9 *Langues*

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

Fait à Londres, ce vingt-six septembre mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

### A N N E X E

ADJONCTION D'UNE ANNEXE VI À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973  
POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, TELLE QUE  
MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

Ajouter la nouvelle annexe VI ci-après à la suite de l'annexe V actuelle :

#### « A N N E X E VI RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION

# DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES

## Chapitre I<sup>er</sup>

### 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 tonnes 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. "Emission" 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'équipements, 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 NOx" 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 1<sup>er</sup> 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 Trichlorodifluorométhane ;

CFC-12 Dichlorodifluorométhane ;

CFC-113 1, 1,2-Trichloro-1,1,2-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 combustibles 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 SOx” désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d’adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SOx par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l’atmosphère par les SOx et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SOx 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 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) A 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**

#### *Equivalences*

1. L’Autorité 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’Autorité 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'Autorité, 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'Autorité 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'Autorité. Toutefois, l'Autorité 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 adoptées par l'Organisation (cf. note 1) . Dans tous les cas, l'Autorité 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 NOx.

5. L'Autorité 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'Autorité. Lorsque l'Autorité, 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'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Autorité. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat 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'Autorité. 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'Autorité, 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) A 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'Autorité, soit par toute personne ou tout organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité 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'Autorité, 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'Autorité 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'Autorité ; 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 Etat qui n'est pas Partie au Protocole de 1997.

## **Règle 8** *Forme de 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'Autorité, 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'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit subir une visite, l'Autorité 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'Etat 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'Etat 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'Autorité. Aux fins de la règle 13, une modification importante est tout changement ou ajustement du système, de l'installation ou de l'aménagement 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 Etat. 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'Autorité 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'Etat 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'Etat du port qui sont prescrites 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 œuvre des dispositions*

1. Les Parties à la présente annexe doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en œuvre 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 l'inspection de 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, le compte rendu doit en être communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

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

4. Dès réception de cette preuve, l'Autorité doit examiner 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 doit intenter une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité doit informer 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 s'applique la présente annexe 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 émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par la présente annexe en infraction à celle-ci. Il doit être 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.

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 œuvre 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 1<sup>er</sup> 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 (NOx)*

1. a) La présente règle s'applique :

i) A chaque moteur Diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ; et

ii) A chaque moteur Diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1<sup>er</sup> 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'Etat 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 NOx établie par l'Autorité.

c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe, l'Autorité 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'Etat 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 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ; ou

ii) Une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NOx, est apportée au moteur ; ou

iii) La puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 %.

b) Les émissions de NOx qui résultent de modifications visées à l'alinéa a du présent paragraphe doivent être étayées par des documents conformément au Code technique sur les NOx aux fins d'approbation par l'Autorité.

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/kWh : lorsque  $n$  est inférieur à 130 t/m ;
- ii)  $45,0 n^{(-0,2)}$  g/kWh : lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m ;
- iii) 9,8 g/kWh : lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 t/m ;  
 $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours de vilebrequins 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 NOx, 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'Autorité conformément au Code technique sur les NOx, pour ramener les émissions de NOx à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a ; ou
- ii) Une autre méthode équivalente, approuvée par l'Autorité compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de NOx à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a du présent paragraphe.

## Règle 14

### *Oxydes de soufre (SOx)*

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 résiduaux livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de SOx :

3. Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions de SOx 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 ou portuaire désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SOx 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 qu'ils se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de SOx, les navires doivent remplir au moins l'une des conditions suivantes :

- a) La teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de SOx ne dépasse pas 1,5 % m/m ;
- b) Un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Autorité 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 SOx/kWh 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 écosystème de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'Organisation par les autorités de l'Etat 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 SO<sub>x</sub> à un niveau équivalent à celui qui est spécifié à l'alinéa b. Ces techniques doivent être approuvées par l'Autorité 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 SO<sub>x</sub>, 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'Autorité.

7. Durant les douze 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 SO<sub>x</sub> en vertu du paragraphe 3 (b) de la présente règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> mentionnée au paragraphe 3 (a) de la présente règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> 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 elle 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 de navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

3. 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 (cf. note 2), 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 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'Autorité compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation (1) 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 trois 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 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Autorité, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation (cf. note 3) ;

*b)* L'Autorité 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'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon.

3. Aucune disposition de la présente 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 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 (1).

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 cinq minutes 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 ou font plus que satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

### **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 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 ; et

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) Dépasse 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 NOx 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. Etre nuisible pour le personnel ; ou

3. Contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

2. La présente règle ne s'applique ni 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 des 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 (cf. note 4) 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 contractant 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 conformément aux 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 douze 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 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'Etat 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'Autorité 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'Etat 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 et des océans 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 et des océans, 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 des océans ; 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 et des océans.

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'Autorité.

### APPENDICE I

#### **Modèle de Certificat IAPP**

#### **Règle 8**

#### **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.)

<b>NOM DU NAVIRE</b>	<b>NUMÉRO ou lettres distinctifs</b>	<b>NUMÉRO OMI</b>	<b>PORT d'immatriculation JAUGE BRUTE</b>
--------------------------	--	-----------------------	---

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.)

ATTESTATION DE VISITES ANNUELLES  
ET INTERMÉDIAIRES

Il est certifié que, lors d'une visite prescrite par la règle 5 de l'annexe VI de la Convention,  
il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention :

Visite annuelle :

Signé :

(Signature de l'agent  
dûment autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite annuelle\*/intermédiaire\* :

Signé :

(Signature de l'agent  
dûment autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite annuelle\*/intermédiaire\* :

Signé :

(Signature de l'agent  
dûment autorisé)

Lieu :  
Date :

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

Visite annuelle :  
Signé :

(Signature de l'agent  
dûment autorisé)

Lieu :  
Date :

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

\* Rayer la mention inutile.

**Supplément du Certificat international de prévention  
de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP)  
FICHE DE CONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT**

Etablie 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 :

<b>DISPOSITIF/MATÉRIELEMPLACEMENT À BORD</b>
--

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

<b>DISPOSITIF/MATÉRIELEMPLACEMENT À BORD</b>
--

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

<b>DISPOSITIF/MATÉRIELEMPLACEMENT À BORD</b>
--

2.2. Oxydes d'azote (NOx) (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 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13-3 a), conformément au code technique sur les NOx :

<b>FABRICANT et modèle</b>	<b>NUMÉRO DE SÉRIE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PUISSANCE de sortie (kW) RÉGIME NOMINAL (t/m)</b>
--------------------------------	----------------------------	--------------------	--

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 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13-3 a), conformément au code technique sur les NOx :

<b>FABRICANT et modèle</b>	<b>NUMÉRO DE SÉRIE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PUISSANCE de sortie (kW) RÉGIME NOMINAL (t/m)</b>
--------------------------------	----------------------------	--------------------	--

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 NOx :

<b>FABRICANT et modèle</b>	<b>NUMÉRO DE SÉRIE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PUISSANCE de sortie (kW) RÉGIME NOMINAL (t/m)</b>
--------------------------------	----------------------------	--------------------	--

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 NOx conformément au code technique sur les NOx :

<b>FABRICANT</b>	<b>NUMÉRO DE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PUISSANCE</b>
------------------	------------------	--------------------	------------------

<b>et modèle</b>	<b>SÉRIE</b>		<b>de sortie (kW) RÉGIME NOMINAL (t/m)</b>
------------------	--------------	--	--

2.3. Oxyde de soufre (SOx) (règle 14).

2.3.1. Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SOx 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 SOx au-dessous de 6,0 g SOx/kWh ; ou
3. Une autre technique approuvée pour ramener les émissions de SOx au-dessous de 6,0 g SOx/kWh

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

2.4.1. La 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 1<sup>er</sup> 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 NOx 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 NOx :

1. Pour les moteurs marins à vitesse constante assurant la propulsion principale du navire, y compris la transmission diesel-électrique, le cycle d'essai E 2 devrait être appliqué.
2. Pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E 2 devrait être appliqué.
3. Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E 3 devrait être appliqué.

4. Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D 2 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 C 1 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 Etats 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 Etats contractants ont des intérêts communs dans une zone de contrôle des émissions de SOx. Lorsque deux ou plusieurs Etats contractants ont des intérêts communs dans une zone particulière, ils devraient formuler une proposition coordonnée.

2.2. La proposition doit comprendre :

2.2.1. 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 ;

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

2.2.3. 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 ;

2.2.4. 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, géographiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui risquent d'entraîner une augmentation probable du degré local de pollution de l'atmosphère ou des niveaux d'acidification ;

2.2.5. 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

2.2.6. Une description des mesures de contrôle que la ou les Etats 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 SOx seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées de SOx 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 SOx 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 SOx**

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

3.2. Une zone de contrôle des émissions de Sox 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 SOx**

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'Autorité, 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) ;

Eléments non brûlés dans les cendres résiduelles : maximum 10 % en poids ;  
Intervalle de température des gaz à la sortie de la chambre de combustion : 850-1200 °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 15 °C, en 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.

(\*) Le fuel-oil devrait être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675.

(\*\*) Le fuel-oil devrait être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754. »

*NOTE (S) :*

(1) 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).

(2) Se reporter à la circulaire MSC/Cic.585 sur les Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

(3) Se reporter à la résolution MEPC.76(40) sur la Spécification normalisée des incinérateurs de bord.

(4) Se reporter à la résolution A.787 (19) sur les Procédures de contrôle des navires par l'Etat du port.

-----

N° 1511 – Projet de loi autorisant l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices)