

ANALYSE DES RÈGLES DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

Est reproduite ci-jointe l'annexe 1 du *Guide n° 2* de la boîte à outils sur les émissions provenant des navires (*Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans le droit national*), rédigé et publié par le projet GloMEEP FEM/PNUD/OMI et IMarEST (2018). Le FEM, le PNUD, l'OMI et IMarEST ne peuvent être tenus responsables, en cas de perte, de dommage ou de frais encourus ou subis, à l'égard de toute personne ou organisation qui se prévautrait des renseignements ou des conseils qui figurent dans le présent document ou seraient communiqués d'une autre manière.



ANALYSE DES RÈGLES DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

CHAPITRE 1 – GENERALITES

Règle 1 – Champ d'application

Cette règle définit le champ d'application de l'Annexe VI de MARPOL, qui s'étend généralement à tous les navires, sauf dans des conditions particulières qui sont énoncées dans plusieurs règles de l'Annexe.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 2 – Définitions

Les principaux termes et les principales expressions utilisés dans l'Annexe sont définis dans cette règle.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.
- Au moment de transposer l'Annexe VI dans la législation qui traite des émissions dans l'atmosphère de manière générale, et non en tant qu'amendement à la législation existante qui incorpore MARPOL, il est essentiel d'inclure également les définitions énoncées à l'article 2 de la Convention, dans la mesure où elles s'appliquent à l'Annexe VI.
- La résolution MEPC.278(70), adoptée le 28 octobre 2016, a modifié la règle 2 en y ajoutant des définitions relatives au système de collecte de données (règle 22A). Il faudrait également inclure ces définitions dans la législation nationale.

Règlement 3 – Exceptions et exemptions

Règle 3.1

Cette règle définit le champ d'application de l'Annexe VI et décrit les émissions qui ne sont pas visées par les dispositions de l'Annexe.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 3.2

Cette règle concerne l'octroi d'exemptions aux navires qui participent aux essais réalisés sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, qui devrait fixer les conditions d'octroi des exemptions. La législation devrait expliquer les conditions sur la base desquelles ces exemptions devraient être accordées et l'évaluation des conditions devrait être jointe à ces exemptions.
- Toutefois, lorsque l'État n'est pas un État du pavillon ou ne participe pas aux activités de recherche et développement liées aux émissions des navires, il pourrait être nécessaire d'inclure cette règle dans la législation nationale.

- La résolution MEPC.278(70) a modifié cette règle. Il faudrait également transposer ces amendements dans la législation nationale.

Règle 3.3.1

Cette règle concerne certaines exemptions qui s'appliquent aux activités relatives aux ressources minérales du fond des mers.

- Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation nationale, à moins que la Partie concernée ait des intérêts dans l'exploitation minière des fonds marins.

Règle 3.3.2

Cette règle concerne l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible.

- Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation relative à la mise en œuvre de MARPOL, mais elle pourrait l'être dans la législation qui a trait aux activités relatives aux ressources minérales du fond des mers.

Règle 4 – Équivalences

Cette règle concerne l'approbation du matériel équivalent, des combustibles de substitution ou des autres méthodes visant au respect des dispositions qui sont au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits à l'Annexe VI.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

CHAPITRE 2 – VISITES, DELIVRANCE DES CERTIFICATS ET MESURES DE CONTROLE

Règle 5 – Visites

Règle 5.1

Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et les installations de forage et autres plateformes fixes ou flottantes doivent être soumis à des visites et des certificats doivent leur être délivrés conformément à la règle 5.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 5.2

L'Annexe VI s'applique à tous les navires, mais les navires d'une jauge brute inférieure à 400 ne sont pas concernés par les visites et la délivrance des certificats. Aux termes de la règle 5.2, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour ces navires.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 5.3

Les Parties peuvent déléguer à des organismes reconnus la conduite des visites prévues au titre de l'Annexe VI et elles devraient appliquer les Directives de l'OMI pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 5.4

Aux termes de la règle 5.4, les navires auxquels s'applique le chapitre 4 de l'Annexe VI devraient être soumis aux visites prévues au titre de cette même règle.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.
- Les amendements à l'Annexe VI, adoptés par la résolution MEPC.278(70), ont permis d'ajouter des dispositions supplémentaires qui concernent les visites consacrées à la mise en place du système de collecte de données. Il faudrait inclure ces dispositions dans la législation nationale.

Règle 6 – Délivrance des Certificats et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation du fuel-oil ou apposition d'un visa

Cette règle établit le cadre juridique régissant la délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère et du Certificat international relatif au rendement énergétique. Ces certificats sont délivrés après que les visites requises au titre de la règle 5 ont été effectuées avec succès.

Les amendements à l'Annexe VI, adoptés par la résolution MEPC.278(70), ont permis d'ajouter des dispositions supplémentaires en vertu desquelles une déclaration de conformité relative à la consommation de fuel-oil doit être délivrée aux navires qui sont tenus de mettre en place le système de collecte de données.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 7 – Délivrance d'un certificat par une autre Partie

Aux termes de la règle 7, une Partie à l'Annexe peut effectuer des visites à bord d'un navire d'une autre Partie, et lui délivrer des certificats, à condition que ce navire satisfasse aux prescriptions de l'Annexe.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 8 – Présentation des Certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, ce qui pourrait être fait au moyen d'une fiche.

Règle 9 – Durée et validité des Certificats et des déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil

Cette règle fixe la durée de validité du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, qui ne doit pas dépasser cinq ans, ainsi que celle du Certificat international relatif au rendement énergétique, qui doit rester valable tout au long de la durée de vie du navire,

sauf lorsqu'il cesse d'être valable, c'est-à-dire dans l'un quelconque des cas décrits dans l'Annexe.

Les amendements à l'Annexe VI, adoptés par la résolution MEPC.278(70), ont permis d'introduire la déclaration de conformité, qui doit rester valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée et durant les cinq premiers mois de l'année civile suivante.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

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

Aux termes de la règle 10, une Partie peut inspecter les navires étrangers qui se trouvent dans ses ports ou dans les terminaux au large relevant de sa juridiction afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions de l'Annexe.

Les amendements à l'Annexe VI, adoptés par la résolution MEPC.278(70), ont permis d'introduire la déclaration de conformité et exigent qu'elle fasse l'objet d'une vérification, conformément aux inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 11 – Recherche des infractions et mise en application des dispositions

Cette règle confère des droits supplémentaires aux Parties en ce qui concerne l'exercice du contrôle par l'État du port des navires qui se trouvent dans leurs ports ou dans les terminaux au large relevant de leur juridiction, et en ce qui concerne la coopération qu'elles entretiennent en vue de rechercher des infractions présumées aux dispositions de l'Annexe, de les signaler et de mener des enquêtes à cet égard.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'inscrire cette obligation de coopérer avec les autres Parties dans la législation, mais il faudrait plutôt l'établir au moyen de mémorandums de coopération ou d'instruments analogues.

CHAPITRE 3 – PRESCRIPTIONS RELATIVES AU CONTROLE DES EMISSIONS PROVENANT DES NAVIRES

Règle 12 – Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

Cette règle interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone ainsi que les installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à bord des navires, en fonction de leur date de construction.

En outre, aux termes de la règle 12, les navires dont le matériel ou les dispositifs contiennent des substances appauvrissant la couche d'ozone et qui doivent disposer d'un Certificat IAPP sont tenus d'avoir à bord un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de le tenir à jour.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Une Partie peut également décider de réglementer les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, comme le prévoit la règle 12.2.

Règle 13 – Oxydes d'azote (NO_x)

Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NO_x, qui s'appliquent aux moteurs diesel marins installés à bord des navires, sont énoncées dans la règle 13. Cette règle prévoit trois niveaux de contrôle différents qui s'appliquent aux navires en fonction de leur date de construction. Cette règle permet également aux Parties de désigner des zones de contrôle des émissions de NO_x.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Ces règles prévoient par ailleurs que, dans certaines conditions, les procédures de certification relatives aux émissions de NO_x peuvent être assouplies pour certains navires spécifiques qui effectuent des voyages nationaux. Il faudrait tenir compte de ces conditions dans la législation nationale.
- Il faudrait inclure la règle 13.8 dans la législation nationale afin de rendre obligatoire l'application du Code technique sur les NO_x, 2008, pour ce qui est des visites et de la certification des moteurs diesel marins visés.

Règle 14 – Oxydes de soufre (SO_x) et particules

Les mesures qui régissent le contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules sont énoncées dans la règle 14 et s'appliquent à tous les combustibles utilisés à bord d'un navire. Les Parties peuvent décider de mettre en place des zones de contrôle des émissions (ECA) dont les limites d'émission de SO_x et de particules sont plus strictes que les limites générales fixées par la règle, et les dispositions de cette dernière devraient prévoir des prescriptions en vertu desquelles les navires seraient tenus d'établir des procédures écrites relatives au changement de fuel-oil et de consigner ces changements dans un journal de bord.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est des règles 14.2 et 14.8 à 14.10, qui concernent des fonctions incombant à l'OMI et qui ne peuvent donc être appliquées aux navires en tant que réglementations nationales.

Règle 15 – Composés organiques volatils (COV)

Cette règle s'applique essentiellement aux navires-citernes (dans certains cas, elle s'applique aussi aux transporteurs de gaz) et énonce les prescriptions relatives au contrôle des émissions de composés organiques volatils (COV) provenant des navires-citernes lorsqu'ils se trouvent dans certains ports et terminaux. Les navires-citernes visés par la règle 15 qui transportent du pétrole brut doivent avoir à bord et appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'Administration.

Une Partie peut décider de ne procéder à des contrôles que dans certains ports ou terminaux qui relèvent de sa juridiction. Lorsqu'une Partie désigne des ports ou des terminaux relevant de sa juridiction dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées, elle doit s'assurer que ces ports et terminaux sont équipés de systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et que ces systèmes sont approuvés par elle, compte tenu des normes pertinentes élaborées par l'OMI.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 15.4, qui concerne des fonctions incombant à l'OMI et qui ne peut donc être appliquée aux navires en tant que réglementation nationale.
- En ce qui concerne l'obligation de soumettre une notification à l'OMI, prévue au titre de la règle 15.2, une Partie peut décider de ne pas inscrire cette

obligation dans la législation et, à titre de variante, mettre en œuvre des procédures administratives pour garantir le respect de cette obligation.

- Il convient de noter qu'aux termes de la règle 15.3, les systèmes de contrôle des émissions de vapeurs approuvés doivent être exploités de manière à éviter de causer un retard indu aux navires. La législation devrait imposer à l'exploitant du port ou du terminal l'obligation de satisfaire à ces règles, en prévoyant des sanctions appropriées en cas de non-conformité et en imposant le paiement d'une indemnisation lorsqu'un retard indu est imposé à un navire.

Règle 16 – Incinération à bord

Cette règle concerne l'incinération à bord, prévoit certaines interdictions applicables aux substances pouvant être incinérées et définit les conditions dans lesquelles il ne faudrait procéder à aucune incinération dans les ports et les estuaires et dont il faudrait normalement tenir compte dans la législation nationale.

Règle 16.5

Cette règle fait référence à d'autres instruments internationaux et à la mise au point d'autres procédés de traitement des déchets et il ne serait donc pas approprié de l'inclure dans les réglementations nationales applicables aux navires.

Règle 16.6.2

Cette règle dispose que, dans certaines conditions, l'Administration peut accorder une exemption en ce qui concerne l'application des prescriptions relatives à la certification de l'incinérateur. Il faudrait tenir compte de ces conditions dans la législation nationale.

Règle 17 – Installations de réception

Aux termes de la règle 17, le gouvernement de chaque Partie s'engage à faire assurer la mise en place d'installations de réception. Cela ne signifie pas nécessairement que le gouvernement doit mettre en place ces installations, dans la mesure où la direction du port ou l'exploitant du terminal pourrait être tenu(e) de le faire. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'inclure cette règle dans la législation nationale qui incorpore l'Annexe VI de MARPOL.

Cette règle s'applique généralement aux ports, bien qu'il soit possible d'étendre le champ d'application des prescriptions aux installations de recyclage des navires.

Règle 18 – Disponibilité et qualité du fuel-oil

Cette règle prévoit l'obligation de réglementer, par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'État, les fournisseurs de fuel-oils qui relèvent de la juridiction de la Partie.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. La Partie est tenue d'identifier l'organisme qui sera chargé de réglementer les fournisseurs de fuel-oils. Cet organisme ne doit pas nécessairement être l'administration maritime et pourrait relever du ministère en charge de l'énergie qui assume la responsabilité générale de la réglementation de la qualité du fuel-oil.
- Dans la législation nationale, il n'est pas nécessaire de tenir compte de la règle 18.1, qui concerne la promotion de la disponibilité du fuel-oil conforme.

Les Parties doivent faire "tout ce qui est raisonnablement possible" pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils conformes.

Les Parties sont également tenues de prendre des mesures à l'encontre des navires qui n'utilisent pas de fuel-oil conforme, étant donné que le fuel-oil livré et utilisé à bord des navires doit satisfaire aux normes énoncées à la règle 18.3. La règle 18 prévoit également l'obligation de signaler les cas de fuel-oils non conformes aux autres Parties et de prendre des mesures lorsque ces cas ont été signalés.

Les dispositions de la règle 18 prévoient en outre des obligations qui incombent aux fournisseurs de fuel-oils, lesquels sont tenus de présenter des documents attestant de la teneur en soufre du fuel-oil.

Les navires visés par les règles 5 et 6 de l'Annexe VI de MARPOL sont également tenus de consigner les détails du fuel-oil livré et utilisé à bord dans une note de livraison de soutes. Le fournisseur local de fuel-oil doit transmettre la note de livraison de soutes au navire, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL, telle que modifiée par la résolution MEPC.286(71).

Par ailleurs, aux termes de la règle 18.9, la Partie s'engage à faire en sorte que l'autorité compétente ou que l'organisme compétent désigné(e) par elle tient un registre des fournisseurs locaux de fuel-oils et assure un contrôle de ces derniers.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 18.1, qui concerne la promotion de la disponibilité du fuel-oil conforme.
- Les dispositions de l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL sont applicables lors de l'élaboration de la législation, car cet appendice définit les renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes.
- En ce qui concerne l'application de la règle 18.9, une Partie peut estimer qu'il n'est pas nécessaire d'inclure cette obligation dans la législation applicable à la marine marchande et, à titre de variante, décider de l'inclure dans la législation relative au contrôle de la qualité du fuel-oil ou d'en tenir compte au moyen de procédures administratives. Ces dispositions devraient imposer au fournisseur de fuel-oil de transmettre une note de livraison de soutes au navire qui fait l'objet de l'approvisionnement.

CHAPITRE 4 – REGLES RELATIVES AU RENDEMENT ENERGETIQUE DES NAVIRES

Règle 19 – Champ d'application

Les règles relatives au rendement énergétique s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans les eaux nationales ni aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, aux plates-formes et aux installations de forage. Les prescriptions des règles 20 et 21 ne s'appliquent pas aux navires qui sont équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride. Dans les premières années d'application de cette règle, quelques rares exceptions sont également prévues pour les navires pouvant être dispensés par leur Administration de l'obligation de satisfaire aux dispositions relatives à l'indice nominal de rendement énergétique obtenu (règle 20) et à l'indice nominal de rendement énergétique requis (règle 21). Ces exceptions ne concernent pas les navires dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, ou dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent

le 1^{er} juillet 2017 ou après cette date, ou dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2019 ou après cette date. Un navire neuf ou existant ayant subi une transformation importante est soumis au même traitement. L'Administration de l'État du pavillon est tenue de communiquer les détails de toutes les dérogations à l'OMI, qui en informe les Parties au Protocole.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 20 – Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)

L'EEDI obtenu doit être calculé pour les navires neufs et les navires neufs ou existants (tels que définis dans la règle 2) qui ont subi une transformation importante et il doit être calculé compte tenu des directives pertinentes élaborées par l'OMI.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 21 – EEDI requis

Cette règle s'applique aux navires neufs et aux navires neufs ou existants (tels que définis dans la règle 2) qui ont subi une transformation importante et elle définit la méthode permettant de déterminer l'EEDI requis.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 21.6, qui prévoit une obligation incombant à l'OMI.

Règle 22 – Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)

Les navires neufs et les navires existants doivent avoir à bord un Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui leur soit propre. Le SEEMP établit un mécanisme permettant d'améliorer le rendement énergétique des navires au moyen de mesures opérationnelles.

Dans le cas des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, le SEEMP doit contenir une description de la méthode qui sera utilisée pour recueillir les données prescrites par la règle 22A.1 de l'Annexe VI ainsi que des procédures qui seront suivies pour notifier ces données. Cette prescription doit être mise en œuvre le 31 décembre 2018 ou avant cette date.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 22A – Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire

Cette règle s'applique à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 et impose à l'exploitant du navire de recueillir, pour l'année civile 2019 et pour chaque année civile ultérieure ou partie d'année civile, selon le cas, les données relatives à la consommation de fuel-oil du navire qui sont spécifiées à l'appendice IX de l'Annexe VI, conformément à la méthode décrite dans le SEEMP.

Le navire doit communiquer ces données à l'Administration de l'État du pavillon qui, après vérification, lui délivrera une déclaration de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil. La Partie est tenue de transmettre à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires les données relatives à la consommation de fuel-oil qui lui ont été notifiées par ses navires immatriculés, dans un délai d'un mois au plus tard après la délivrance de la déclaration de conformité.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est des règles 22A.10, 22A.11 et 22A.12, qui prévoient des obligations incombant à l'OMI.

Règle 23 – Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

- Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation nationale.

CHAPITRE 5 – VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE ANNEXE

- Il n'est pas nécessaire d'inclure ces dispositions dans la législation nationale.

Appendices

Appendice I – Modèle de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) (règle 8) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice II – Cycles d'essai et coefficients de pondération (règle 13) :

Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation nationale.

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

Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation nationale.

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

Il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice V – Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes (règle 18.5) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice VI – Procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2) :

Cette disposition ne devrait pas être incluse dans la législation nationale.

Appendice VII – Zones de contrôle des émissions (règles 13.6 et 14.3) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice VIII – Modèle de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

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

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice X – Modèle de déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.