

ANALYSE DES RÈGLES DE L'ANNEXE VI DE MARPOL



GREEN VOYAGE
2050



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

Analyse des règles de l'Annexe VI de MARPOL

**Annexe VI révisée de MARPOL de 2021, telle qu'elle figure dans la
résolution MEPC.328(76)
Applicable à partir du 1^{er} novembre 2022**

Le présent document a été élaboré par Green Marine Associates (Edmund Hughes) et l'Unité de coordination du projet OMI-Norvège GreenVoyage2050 (Astrid Dispert, Minglee Hoe et Jamie Jones), avec des contributions du Bureau des affaires juridiques de l'OMI (Dorota Lost-Sieminska et Aicha Cherif) et de la Division du milieu marin de l'OMI (Toshikazu Tsuboi), sur la base de l'annexe 1 du *Ship Emissions Toolkit, Guide No.2 : Incorporation of MARPOL Annex VI into national law*, rédigé et publié par le Projet GloMEEP FEM-PNUD-OMI et IMarEST (2018).

L'OMI ou le Ministère norvégien du climat et de l'environnement 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 prévaudrait des renseignements ou des conseils qui figurent dans le présent document ou seraient communiqués d'une autre manière.



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

Généralités

Le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978 y afférent, a ajouté une Annexe VI (Annexe VI de MARPOL) contenant des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Le Protocole de 1997 n'est ouvert à la ratification ou à l'adhésion que des États qui ont ratifié la Convention MARPOL.

Une Partie au Protocole de 1997 est tenue de donner plein effet aux dispositions de l'Annexe VI de MARPOL. Cela implique également de transposer toutes les dispositions pertinentes de l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ce que les dispositions de la législation nationale identifient et confèrent les pouvoirs nécessaires à ceux qui ont besoin d'une autorité légale pour mettre en œuvre les prescriptions, par exemple le Ministre d'État, l'administration nationale des transports maritimes, l'agence pour l'environnement, les autorités portuaires, les inspecteurs de navires, etc. En outre, la législation nationale doit identifier tous ceux qui ont des obligations en vertu des règles, par exemple le navire, l'administration du navire, les fournisseurs locaux de fuel-oil, les autorités portuaires, etc.

Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale

Si les prescriptions internationales ne sont pas transposées dans la législation nationale, il est beaucoup plus probable qu'un navire battant le pavillon d'une Partie à l'Annexe VI de MARPOL soit retenu dans un port étranger pour non-conformité, ce qui entraîne des retards coûteux et des désagréments pour les navires effectuant des voyages internationaux, et potentiellement une atteinte à la réputation et la perte du statut de nation maritime de la Partie concernée.

Le processus de transposition d'un traité dans le système interne varie d'un État à l'autre. Selon l'approche moniste, un traité peut, sans aucune législation interne, faire partie du droit interne une fois qu'il a été conclu, qu'il est entré en vigueur à l'égard de cet État et qu'il a été publié dans un journal officiel. Selon l'approche dualiste, les droits et obligations créés par les traités internationaux n'ont aucun effet en droit interne, sauf si une législation est en vigueur pour leur donner effet. Ainsi, les dispositions du traité n'ont de statut qu'une fois qu'elles sont transposées dans le droit interne.

La plupart des traités de l'OMI, y compris l'Annexe VI de MARPOL, ne sont pas directement applicables, car ils imposent de nombreuses obligations aux administrations d'un État Partie. Par conséquent, il est essentiel que les États Parties à l'Annexe VI de MARPOL, lorsqu'ils rédigent leur législation nationale, prêtent attention aux clauses prévues par le traité qui les obligent à prendre des mesures, qu'ils aient un système juridique moniste ou dualiste.

Il est important que les rédacteurs de la législation nationale comprennent que les dispositions contenues dans l'Annexe VI de MARPOL imposeront des obligations à plusieurs acteurs : le navire (et son équipage), l'Administration (telle que définie dans la Convention MARPOL comme le gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire), l'État Partie au traité, les autorités portuaires et les opérateurs portuaires, les fournisseurs de fuel-oil, les fabricants de moteurs diesel marins, etc. Les rédacteurs doivent passer en revue chaque obligation de l'Annexe VI de MARPOL et déterminer les parties auxquelles elles s'appliquent : l'État, le navire/le propriétaire de navire, l'autorité portuaire, le secteur, etc. afin de s'assurer qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux prescriptions internationales dans la législation nationale.

Par conséquent, il peut y avoir plus d'un texte de loi requis pour donner effet à l'Annexe VI de MARPOL, en fonction, entre autres, des obligations spécifiques de l'État Partie, en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier. Dans de nombreux pays, la principale législation primaire mettant en œuvre l'Annexe VI de MARPOL est la législation sur la marine marchande (par exemple, la loi sur la marine marchande ou la loi sur la navigation). Mais il peut aussi s'agir de la législation sur la protection des mers ou la prévention de la pollution par les navires (par exemple, la loi sur la prévention de la pollution des mers). Dans ce contexte, le document de l'OMI contenant la Liste non exhaustive des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code d'application des instruments de l'OMI, publiée en tant que résolution de l'Assemblée tous les deux ans, est très utile en ce qu'elle fournit des indications sur l'application et le contrôle du respect des instruments de l'OMI, en particulier pour ce qui est d'identifier les domaines qui peuvent être audités dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI¹.

Plusieurs textes législatifs secondaires peuvent également être nécessaires (par exemple sous la forme de règlements ou d'ordonnances maritimes), adoptés en vertu de la législation primaire. C'est la raison pour laquelle l'analyse règle par règle dans le présent document fait référence à la législation "pertinente". Outre la législation elle-même, la mise en œuvre d'un traité tel que l'Annexe VI de MARPOL implique également la diffusion d'orientations générales, de recommandations et de directives pour compléter la mise en œuvre, le respect et l'application de ses dispositions, et, par exemple, lorsque le texte de l'Annexe VI de MARPOL indique que quelque chose est fait "de manière jugée satisfaisante par l'Administration". Ces documents sont généralement le fruit de l'examen des directives et des recommandations publiées par l'OMI, mais aussi de la consultation des secteurs susceptibles d'être affectés par les dispositions, notamment les parties prenantes du secteur des transports maritimes, du raffinage du pétrole, de la logistique, des ports et des technologies. Cet exercice devrait idéalement être effectué avant qu'un État ne devienne Partie au traité.

Enfin, la législation nationale doit prévoir l'application des dispositions nationales ainsi que des infractions en cas de non-respect des dispositions nationales et des sanctions adéquates, le cas échéant.

Utilisation de l'incorporation par référence et des références ambulatoires dans la législation nationale

De nombreuses conventions de l'OMI, dont l'Annexe VI de MARPOL, sont très techniques. Elles sont également souvent complétées par des codes ou recueils de règles imposant des prescriptions encore plus techniques au navire, à son équipement, etc.

Une façon de mettre en œuvre ces prescriptions techniques dans la législation nationale est de faire une référence croisée à l'instrument international, également appelée "incorporation par référence" dans certains pays. Cela signifie qu'au lieu de répéter la prescription internationale, la disposition nationale peut indiquer que le navire doit par exemple se conformer à la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL. Ainsi, il n'y aura plus de disparité entre les prescriptions nationales et internationales et les propriétaires de navires, les constructeurs de navires et les autres professionnels du secteur/parties intéressées ne devront se référer qu'à un seul ensemble de textes juridiques en relation avec le texte international, au lieu de devoir se référer également à une version nationale de ces dispositions.

¹ Voir la résolution A.1157(32).

L'Annexe VI de MARPOL est régulièrement modifiée et mise à jour en fonction des changements/progrès techniques et environnementaux. Ces changements doivent être intégrés dans la législation nationale afin de garantir qu'elle reflète les prescriptions internationales actuelles.

L'absence de législation nationale appropriée mettant en œuvre les prescriptions des conventions de l'OMI ou l'absence d'incorporation des amendements dans la législation nationale seront identifiées par le biais du Programme obligatoire d'audit des États membres de l'OMI qui est entré en vigueur au début de 2016. Une mauvaise performance en matière d'audit peut accroître la possibilité que la Partie souffre d'une atteinte à sa réputation et que ses navires soient considérés comme présentant un risque plus élevé dans le cadre du régime de contrôle par l'État du port (PSC). Étant donné que les inspections PSC sont de plus en plus fondées sur le risque, ce qui signifie que les navires sont choisis pour une inspection en fonction du risque, l'absence de législation peut augmenter la fréquence des inspections pour les navires battant pavillon de la Partie lorsqu'ils entrent dans des ports étrangers et donc augmenter le coût pour le secteur.

Plusieurs États, en particulier dans les juridictions de common law, ont constaté que la mise en œuvre de modifications régulières des traités internationaux prend du temps et mobilise beaucoup de ressources. En conséquence, le cadre réglementaire n'est pas à jour, avec de longs délais entre l'entrée en vigueur des amendements aux conventions internationales au niveau mondial et leur transposition dans la législation nationale. Ces retards entraînent une insécurité juridique et une disparité entre les législations nationales et internationales. En outre, les navires effectuant des voyages internationaux et immatriculés par une Partie à l'Annexe VI de MARPOL risquent de ne pas être entièrement conformes aux prescriptions internationales et donc de faire l'objet de mesures d'exécution de la part d'autres Parties à l'Annexe VI de MARPOL.

L'utilisation du référencement ambulatoire fournit un mécanisme qui permet d'intégrer automatiquement dans la législation nationale les modifications futures de certaines prescriptions techniques, sans qu'il soit nécessaire de modifier la législation nationale. Une référence ambulatoire permet d'interpréter une référence dans une législation nationale à une disposition spécifique d'un traité international comme une référence à cette disposition spécifique telle que modifiée de temps en temps (et pas simplement comme dans la version de l'instrument qui existe au moment où la législation nationale est rédigée). Cela signifie qu'il sera toujours fait référence aux dernières prescriptions internationales.

Lorsqu'elle envisage de transposer les dispositions de l'Annexe VI de MARPOL dans sa législation nationale, une Partie ou une future Partie peut donc souhaiter envisager l'inclusion de dispositions permettant le référencement ambulatoire, conformément aux processus législatifs nationaux requis. Dans certains pays, de telles dispositions peuvent être prises par le biais d'une législation secondaire, mais il faudrait, si ce n'est déjà fait, modifier la législation primaire pour disposer des pouvoirs nécessaires à l'adoption de dispositions ambulatories.

ANALYSE DES RÈGLES DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

Chapitre 1 – Généralités

Règle 1 – Champ d'application

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

- Il faudrait énoncer clairement le champ d'application de l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale. Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 2 – Définitions

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

- Sous réserve des besoins et des prescriptions du secteur maritime du pays, il faudrait inclure les définitions figurant dans 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 dans la législation incorporant les autres Annexes de MARPOL, il est important d'inclure également les définitions énoncées à l'article 2 de la Convention, dans la mesure où elles s'appliquent à l'Annexe VI.
- Pour les personnes chargées de l'application des dispositions, il faudrait rendre compte en particulier, selon qu'il convient, de l'utilisation et de la définition du terme "Émission" qui figure dans la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL, par opposition au terme "rejet" qui est défini à l'article 2 de MARPOL, et du fait que la définition du terme "Émission" renvoie aux "substances" par opposition au terme "substances nuisibles" qui figure dans l'article 2 de MARPOL.

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.

- 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 n'est pas nécessaire d'inclure cette règle dans la législation nationale.
- Dans les autres cas, 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, qui peut les accorder, quelles seraient les conséquences du non-respect, et l'évaluation des conditions devrait être jointe à ces exemptions.

Règle 3.3.1

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

- Sous réserve des besoins et prescriptions du secteur maritime du pays, cette disposition devrait être incluse dans la législation nationale.

Règle 3.3.2

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

- Sous réserve des besoins et prescriptions du secteur du pays concerné par cette disposition, cette disposition devrait être incluse dans la législation nationale pertinente (mise en œuvre de MARPOL, traitement des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers entre autres).

Règle 3.4

Cette règle porte sur les barges sans équipage ni propulsion autonome

- Sous réserve des besoins et prescriptions du secteur maritime du pays, cette disposition devrait être incluse dans la législation nationale pertinente.

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.

- Cette disposition permet l'utilisation de l'équipement à bord d'un navire tel que les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (aussi appelés "laveurs") afin de satisfaire aux dispositions de la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL par exemple, et il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

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

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 afin de garantir le respect des prescriptions du chapitre 3 de l'Annexe VI de MARPOL.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale pertinente.
- L'État peut déjà disposer d'une législation nationale relative aux visites et à la délivrance des certificats aux navires en vertu de la Convention MARPOL. Cette législation peut également inclure les prescriptions de la présente règle.

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 cette règle, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour ces navires.

- Sous réserve des besoins et prescriptions du secteur maritime du pays, il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 5.3

Les Parties à l'Annexe VI de MARPOL 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.
- L'État peut déjà disposer d'une législation nationale relative à l'habilitation des organismes reconnus en vertu de la Convention MARPOL ou d'autres conventions de l'OMI. Cette législation peut également inclure les prescriptions de la présente règle.

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.

Règle 6 – Délivrance des certificats et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation du fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle ou apposition d'un visa

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.

Cette règle établit également le cadre juridique régissant la délivrance d'une Déclaration de conformité relative à la consommation de fuel-oil et à la notation de l'intensité carbone opérationnelle auxquelles s'appliquent les règles 27 et 28 de l'Annexe VI.

- 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 IAPP et/ou IEE, à condition que ce navire satisfasse aux prescriptions de l'Annexe VI.

- 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 et la notation de l'intensité carbone opérationnelle

Cette règle définit le modèle des certificats et déclarations de conformité relatifs à la notification de la consommation de fuel-oil et à la notation de l'intensité carbone opérationnelle

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Certains pays le font 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 et la notation de l'intensité carbone opérationnelle

Cette règle fixe la durée de validité du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, qui ne doit pas dépasser cinq (5) 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 conformément aux dispositions de l'Annexe VI. La règle fixe la durée de validité de la déclaration de conformité qui est valable pendant toute l'année civile (1^{er} janvier – 31 décembre) 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 à l'Annexe VI 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.

- 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 VI, 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 l'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 contrôle des émissions provenant des navires

Règle 12 – Substances appauvrissant 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. Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont contrôlées au niveau international en vertu du Protocole de Montréal et la Partie à l'Annexe VI de MARPOL peut déjà avoir adopté une législation relative à ces substances contrôlées. Toutefois, il faudrait déterminer dans quelle mesure les dispositions nationales s'appliquent aux navires exploités dans les eaux nationales, effectuant des voyages internationaux, ainsi que la capacité d'inspecter et d'immobiliser des navires lorsque ces derniers se trouvent dans le port d'une Partie à l'Annexe VI de MARPOL.

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, le niveau des émissions de NO_x étant également déterminé en fonction du régime nominal du moteur (tr/min). Cette règle permet également aux Parties de désigner des zones de contrôle des émissions de NO_x, dans lesquelles des limites d'émission plus rigoureuses (limites d'émission de NO_x du niveau III) sont exigées .

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Cette règle prévoit 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.

- La législation nationale devrait 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. Le Code technique sur les NO_x, 2008 doit également être rendu obligatoire dans la législation nationale. Plusieurs pays l'incorporent par référence et le publient dans des recommandations connexes mentionnées dans la législation

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 au fuel-oil utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord d'un navire. La règle énumère les zones de contrôle des émissions dans lesquelles la limite de la teneur en soufre du fuel-oil est plus stricte (0,10 % m/m) que les limites générales fixées par la règle (0,50 % m/m). Les dispositions de cette dernière prévoient également des prescriptions en vertu desquelles les navires sont tenus d'établir des procédures écrites relatives au changement de fuel-oil et de consigner ces changements dans un journal de bord.

Les dispositions prévoient l'échantillonnage et la mise à l'essai du fuel-oil utilisé et du fuel-oil transporté en vue d'être utilisé à bord. Des dispositions sont également prévues pour la mise à l'essai et la vérification des échantillons de fuel-oil utilisé et de fuel-oil à bord qui sont prélevés conformément aux procédures énoncées à l'appendice VI de l'Annexe VI de MARPOL. Les Parties qui procèdent au contrôle par l'État du port de navires étrangers devraient adopter toutes ces dispositions.

Aux termes de la règle 14.8, l'analyse de l'échantillon utilisé ou de l'échantillon à bord doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI de l'Annexe VI. Il faudrait faire référence à cette procédure de vérification dans la législation nationale du fait qu'il s'agit de la norme internationale pour la mise à l'essai du fuel-oil dans le cas des navires effectuant des voyages internationaux.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 14.2 qui concerne des fonctions incombant à l'OMI et qui ne peuvent donc être appliquées aux navires en tant que prescriptions 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 prescription nationale.
- L'obligation de soumettre une notification à l'OMI au titre de la règle 15.2 concerne l'État. Les Parties doivent décider où et comment rendre compte de cette obligation sur le plan national, qui est également prévue dans de nombreuses autres conventions de l'OMI (de nombreux pays ont des procédures administratives spécifiques à cet égard).
- 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 nationale 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.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.
- La règle 16.5 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, mais elle pourrait être incluse dans d'autres textes de loi.
- La règle 16.6.2 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 des substances et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires. 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.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale. Les Parties doivent décider où et quand rendre compte de cette obligation au plan national.

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.

Aux termes de la règle 18.1, les Parties font "tout ce qui est raisonnablement possible" pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils conformes et informer l'Organisation de la disponibilité de ces fuel-oils. Toutefois, sous réserve des besoins et prescriptions du secteur maritime du pays, cette disposition doit être incluse dans la législation elle-même et peut être prévue dans des procédures administratives.

Dans le cas des navires battant pavillon étranger qui entrent dans leurs ports ou leurs eaux territoriales, 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 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 qui indique la teneur en soufre du fuel-oil. Le fournisseur local de fuel-oil doit transmettre la note de livraison de soutes au navire (règle 18.9), laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL. Une copie de la note de livraison doit être conservée pendant trois ans suivant la date de livraison à bord.

Aux termes de la règle 18.8.2, la Partie doit utiliser la procédure de vérification décrite dans l'appendice VI de l'Annexe VI pour analyser les échantillons de fuel-oil livrés au navire. Il faudrait faire référence à cette procédure de vérification décrite dans l'appendice VI au motif qu'il s'agit de la norme internationale relative à la mise à l'essai du fuel-oil pour les navires effectuant des voyages internationaux.

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. La Partie est tenue de désigner les autorités qui réglementeront les fournisseurs de fuel-oil. Il n'est pas nécessaire que cette autorité soit l'Administration maritime (c'est-à-dire celle dont dépend le navire exploité), cela pourrait être une entité au sein du ministère chargé de l'énergie qui exerce une responsabilité générale de réglementation de la qualité du fuel-oil.
- Les dispositions de l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL sont applicables lors de l'élaboration de la législation nationale, 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 dans la législation nationale, une Partie peut estimer qu'il n'est pas nécessaire d'inclure cette obligation dans la législation applicable à la marine marchande mais plutôt 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 – Règles relatives à l'intensité carbone des transports maritimes internationaux

Règle 19 – Champ d'application

Sauf indication contraire, les règles de ce chapitre 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. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 4 pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, aux plateformes et aux installations de forage.

Certains navires équipés de systèmes de propulsion non classiques (navires qui sont équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride) sont exclus de l'application des prescriptions des règles 22 à 25 de l'Annexe VI de MARPOL. Voir la règle 19.3 de l'Annexe VI relative aux navires dispensés de l'application de certaines dispositions en vertu du chapitre 4 uniquement.

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 et à l'indice nominal de rendement énergétique requis (règles 22 et 24). Ces exceptions ne concernent pas les navires dont le contrat de construction est passé 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 à l'Annexe VI de MARPOL.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 20 – Objectif

Cette règle énonce l'objectif du chapitre, qui est de parvenir à une réduction de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux, en s'efforçant d'atteindre les niveaux d'ambition fixés dans la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires.

- Cette disposition est une déclaration générale d'intention ou un objectif du chapitre. Les transports maritimes internationaux doivent se conformer aux dispositions du chapitre pour atteindre l'objectif. La législation nationale devra rendre compte des objectifs du chapitre. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'inclure cette disposition spécifique dans la législation nationale.

Règle 21 – Prescriptions fonctionnelles

Un navire auquel s'applique ce chapitre doit se conformer, le cas échéant, aux prescriptions relatives à l'intensité carbone et à l'intensité carbone opérationnelle énoncées dans les règles.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 22 - Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)

L'EEDI obtenu doit être calculé pour chaque navire neuf et pour chaque navire neuf ou existant ayant subi une transformation importante (telle que définie dans la règle 2), compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 23 - Indice de rendement énergétique des navires existants obtenu (EEXI obtenu)

L'EEXI obtenu doit être calculé pour chaque navire et chaque navire qui a subi une transformation importante (telle que définie dans la règle 2), compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 24 – EEDI requis

Cette règle s'applique à chaque navire neuf et chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante (telle que définie dans la règle 2), et établit la méthode de calcul de l'EEDI requis.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, à l'exception de la règle 24.6 de l'Annexe VI qui énonce une obligation pour l'OMI.

Règle 25 – EEXI requis

Cette règle s'applique à chaque navire et chaque navire qui a subi une transformation importante (telle que définie dans la règle 2), et établit la méthode de calcul de l'EEXI requis.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 25.3 de l'Annexe VI qui énonce une obligation pour l'OMI.

Règle 26 – 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 27.1 de l'Annexe VI ainsi que des procédures qui seront suivies pour notifier ces données. Le 1^{er} janvier 2023 ou après cette date, le SEEMP doit également inclure une description de la méthode qui sera utilisée pour calculer l'indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel obtenu et l'indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel requis, en vertu de la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Règle 27 – 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 à l'Annexe VI 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 27.10 à 27.13, qui prévoient des obligations incombant à l'OMI.

Règle 28 – Intensité carbone opérationnelle

Cette règle s'applique à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 et impose à chaque navire de calculer l'indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel obtenu après la fin de l'année civile 2023 et après la fin de chaque année civile suivante. Cette règle établit également la méthode de calcul du CII opérationnel annuel obtenu et de la note relative à l'intensité carbone opérationnelle (A à E), compte tenu des directives élaborées par l'OMI.²

Lorsqu'un navire n'obtient pas l'indicateur d'intensité carbone (CII) opérationnel annuel requis, il doit élaborer un plan de mesures correctives dans le cadre du SEEMP pour parvenir au CII opérationnel annuel requis.

- Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale, sauf pour ce qui est de la règle 28.11, qui prévoit des obligations incombant à l'OMI.

Règle 29 - Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

- Cette règle impose l'obligation aux Parties à l'Annexe VI de MARPOL de coopérer et il n'est pas nécessaire de l'inclure dans la législation nationale.

² À la date de publication du présent document, les directives n'avaient pas encore été élaborées.

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

Règle 30 – Application

Règle 31 – Vérification de la conformité

- Ces dispositions imposent des obligations aux Parties à l'Annexe VI de MARPOL et à l'OMI et il n'est pas nécessaire de les inclure 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) :

Cette disposition prévoit des obligations relatives à vérification de la conformité des moteurs diesel marins avec la limite d'émission de NO_x qui leur est applicable en vertu de la règle 13 au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008. Il faudrait inclure ces obligations 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 faudrait 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 applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2 ou règle 14.8) :

Il faudrait inclure cette disposition 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) (règle 8.2) :

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 (règle 27) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice X – Modèle de déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil et notation de l'intensité carbone opérationnelle (règle 8.3) :

Il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.

Appendice XI - Modèle de Certificat d'exemption des barges sans équipage ni propulsion autonome (règle 8.4) :

Sous réserve des besoins et des prescriptions du secteur maritime du pays, il faudrait inclure cette disposition dans la législation nationale.



PLUS D'INFORMATION?

Unité de coordination
du projet GreenVoyage2050

Organisation Maritime Internationale
4 Albert Embankment, Londres, SE1 7SR
Royaume-Uni

<https://greenvoyage2050.imo.org/>