

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Arrêté du 17 mai 2005 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

NOR : EQUH0500915A

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,  
Vu la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

Vu la loi n° 2005-109 du 11 février 2005 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) ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu les avis de la Commission centrale de sécurité dans sa session 778 en date du 2 mars 2005,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

L'article 130-0.20 intitulé : « Attestations produites par la société de classification » est ainsi modifié :

Le paragraphe *b* intitulé : « Convention MARPOL » est ainsi rédigé :

« *b*) Convention MARPOL :

- certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'agit d'un navire-citerne ;
- certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac ;
- certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées ;
- certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère. »

**Art. 2.** – La division 140 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Le paragraphe 15 de l'annexe 140-1.A.2 intitulée : « Fonctions pouvant être déléguées aux sociétés de classification reconnues » est ainsi rédigé :

« 15. Visites relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

La société de classification applique les dispositions pertinentes du Protocole de 1997 à l'exception de l'émission du certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (certificat IAPP), ainsi que les dispositions suivantes :

1. Une copie des rapports de visite(s) est transmise au chef de centre de sécurité des navires compétent ;
2. Une attestation de conformité après étude des plans et documents des navires et après les visites périodiques ou de mise en service, concernant les examens, constatations, épreuves et essais tels que couverts par le Protocole de 1997 est transmise, sur sa demande, au chef de centre de sécurité des navires compétent ;
3. Une attestation de conformité au code technique sur les émissions d'oxyde d'azote par les moteurs Diesel marins est transmise, sur sa demande, au chef de centre de sécurité des navires compétent. »

2. Le tableau de l'annexe 140-1.A.3 intitulée : « Fonctions déléguées à chacune des sociétés de classification reconnues » est ainsi rédigé :

CERTIFICATS	BUREAU VERITAS	DET NORSKE Veritas	GERMANISCHER Lloyd	LLOYD'S REGISTER of Shipping	AMERICAN BUREAU of Shipping
Certificat international de franc-bord.....	F	F	F	F	F
Certificat d'exemption.....	P	P	P	P	P
Certificat national de franc-bord.....	F	F	F	F	F
Certificat d'exemption.....	P	P	P	P	P
Visites relatives à la sécurité de construction.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à la sécurité du matériel d'armement.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à la sécurité des navires à passagers.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à l'aptitude au transport de gaz liquéfiés.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à l'aptitude au transport de produits chimiques dangereux.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à la sécurité des engins à grande vitesse.....	P	P	P	P	-
Déclaration de chargement de grain.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.....	P	P	P	P	-
Visites relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives.....	P	P	P	P	-
Vérifications relatives au document de conformité (DOC) et au certificat de gestion de la sécurité (SMC).....	P	P	P	P	-
Certificat de sécurité des unités mobiles de forage au large.....	P	P	P	P	-
Registre des appareils de levage.....	F	F	F	F	-
Certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (certificat IAPP).....	P	P	P	P	-
Certificat international de conformité au contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.....	P	P	P	P	-
Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.....	P	P	P	P	-

**Art. 3.** – La division 213 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

A la suite du chapitre 213-5, il est inséré un chapitre 213-6 ainsi rédigé :

[Texte précédent](#)

[Page précédente](#)

[Page suivante](#)

[Texte suivant](#)

## « CHAPITRE 213-6

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

## PARTIE I

**Généralités**

## Article 213-6.01

*Application*

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires, sauf dispositions expresses contraires des articles 213-6.03, 213-6.05, 213-6.06, 213-6.13, 213-6.15, 213-6.18 et 213-6.19 du présent chapitre.

2. *Le présent chapitre entre en vigueur le 20 août 2005.*

## Article 213-6.02

*Définitions*

Aux fins du présent chapitre :

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 85 °C et 120 °C.

3. "Emission" désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer par les navires, de substances soumises à un contrôle en vertu du présent chapitre.

4. "Nouvelle installation", dans le contexte de l'article 213-6.12 du présent chapitre, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur du présent chapitre 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 telle qu'amendée par l'Organisation maritime internationale (OMI), à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention MARPOL 73/78 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 du présent chapitre.

Les "substances qui appauvrissent la couche d'ozone" que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :

Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane ;

Halon 1301 Bromotrifluorométhane ;

Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2) ;

CFC-11 Trichlorofluorométhane ;

CFC-12 Dichlorodifluorométhane ;

CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,1,2-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 combustible ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.

8. "Incinération à bord" désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.

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

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

11. "Zone de contrôle des émissions de 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 l'article 213-6.14 du présent chapitre.

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 MARPOL 73/78.

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.

14. "Autorité" désigne le ministre chargé de la mer.

#### Article 213-6.03

##### *Exceptions générales*

Les articles du présent chapitre ne s'appliquent pas :

a) Aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ;  
ou

b) Aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions ; et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### Article 213-6.04

##### *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 le présent chapitre, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par le présent chapitre.

2. L'Autorité qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre doit en communiquer les détails à l'OMI, qui les diffuse aux Parties à la Convention MARPOL 73/78 pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

## PARTIE II

### **Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle**

#### Article 213-6.05

##### *Visites et inspections*

1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plateforme 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 l'article 213-6.06 du présent chapitre 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 du présent chapitre ;

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 du présent chapitre ; 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 du présent chapitre 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 l'article 312-6.06 du présent chapitre.

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 du présent chapitre.

2 bis. *Les navires d'une jauge brute inférieure à 400 font l'objet des visites afférentes à la délivrance et au renouvellement du permis de navigation.*

3. Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent chapitre, 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'OMI (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 l'article 213-6.13 du présent chapitre doit se faire de la façon prévue par le code technique sur les NOx.

4 bis. *La délégation des visites des navires, des moteurs et de l'équipement est définie dans la division 140 du présent règlement.*

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 du présent article, 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 du présent article.

7. L'équipement doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions du présent chapitre 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 du présent chapitre 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 le présent chapitre, 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.

---

(1) Se reporter aux directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, que l'OMI 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'OMI a adoptées par la résolution A.789 (19).

#### Article 213-6.06

##### *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 l'article 213-6.05 du présent chapitre :

- 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 au Protocole de 1997 ; 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 présent chapitre conformément au paragraphe 1 du présent article, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du présent chapitre.

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.

## Article 213-6.07

*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 l'annexe au Protocole de 1997 sont observées, il délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance conformément à l'annexe au Protocole de 1997.

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 l'article 213-6.06 du présent chapitre.

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.

## Article 213-6.08

*Forme du certificat*

Le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi dans une langue officielle du pays qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'annexe 213-6.A.1 du présent chapitre. 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.

## Article 213-6.09

*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 l'article 213-6.05 du présent chapitre ;

b) Si l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux auxquels s'applique le présent chapitre 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 du présent chapitre, sans l'approbation expresse de l'Autorité. Aux fins de l'article 213-6.13, 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 l'article 213-6.05 du présent chapitre. 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.

## Article 213-6.10

*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 le présent chapitre, 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 du présent article, 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 du présent chapitre.

3. Les procédures relatives au contrôle des navires par l'Etat du port qui sont prescrites à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78 doivent s'appliquer dans le cas du présent article.

4. Aucune disposition du présent article 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 Convention MARPOL 73/78.

#### Article 213-6.11

##### *Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions*

1. Les Parties au Protocole de 1997 doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre 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 le présent chapitre 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 le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions du présent chapitre, 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 le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-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'OMI, des poursuites engagées.

5. Une Partie peut inspecter tout navire auquel s'applique le présent chapitre 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 le présent chapitre en infraction à celui-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 Convention MARPOL 73/78.

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 du présent chapitre s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans le présent chapitre.

### PARTIE III

#### **Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires**

#### Article 213-6.12

##### *Substances qui appauvrissent la couche d'ozone*

1. Sous réserve des dispositions de l'article 213-6.03, 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 le présent article et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

## Article 213-6.13

*Oxydes d'azote (NOx)*

1. a) Le présent article s'applique :
    - i) à chaque moteur Diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ; et
    - ii) à chaque moteur Diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ;
  - b) Le présent article 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. *Il n'est pas établi de mesures de contrôle des NOx adaptées aux moteurs installés à bord des navires français qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la juridiction française ;*
  - c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe, l'Autorité peut exempter de l'application du présent article tout moteur Diesel qui est installé à bord d'un navire *français* construit ou ayant subi une transformation importante avant la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large *relevant de la juridiction française*.
2. a) Aux fins du présent article, « 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 l'article 213-6.03 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur Diesel auquel s'applique le présent article 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 tr/min ;
    - ii) 45,0\***n** (- 0,2) g/kWh lorsque **n** est égal ou supérieur à 130 tr/min. mais inférieur à 2 000 tr/min ;
    - iii) 9,8 g/kWh lorsque **n** est égal ou supérieur à 2 000 tr/min ;**n** représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).

Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au code technique sur les NOx, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'annexe 213-6.A.2 du présent chapitre.
  - 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'OMI, est utilisée pour ramener les émissions de NOx à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a du présent paragraphe.

## Article 213-6.14

*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 résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'OMI (2).

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

3. Aux fins du présent article, 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 (3) désignée par l'OMI conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de l'annexe VI de la Convention MARPOL 73/78.

4. Pendant qu'ils se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, 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 SO<sub>x</sub> 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'OMI (4), est utilisé pour réduire la quantité totale d'oxydes de soufre émise par les appareils propulsifs principaux et auxiliaires du navire, et la ramener à 6,0 g SO<sub>x</sub>/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 écosystèmes de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'OMI par les autorités de l'Etat du port. L'OMI doit diffuser ces critères à toutes les Parties à la Convention MARPOL 73/78 ; 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 équivalant 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'OMI (5).

5. La teneur en soufre du fuel-oil visé au paragraphe 1 et au paragraphe 4 a du présent article doit être attestée par le fournisseur, de la façon prescrite par l'article 213-6.18 du présent chapitre.

6. Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4 a du présent article 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 Protocole de 1997 (6), ou d'un amendement au Protocole de 1997 désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> en vertu du paragraphe 3 b de la règle 14 de ce Protocole, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> mentionnée au paragraphe 3 a du présent article, ou dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> désignée en vertu du paragraphe 3 b de la règle 14 du Protocole de 1997, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 du présent article, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5 du présent article dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 a du présent article.

---

(2) Se reporter à la résolution MEPC 82 (43) sur les directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires ; voir le point 9 des renseignements supplémentaires.

(3) La mer du Nord, telle que définie à la règle 5-1 de l'annexe V de la Convention MARPOL 73/78 a été désignée comme SO<sub>x</sub>ECA par le MEPC 44, en vue d'une adoption ultérieure par le MEPC 53.

(4) Se reporter aux directives sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement SO<sub>x</sub> à bord telles qu'adoptées par le MEPC 53.

(5) Se reporter aux directives sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement SO<sub>x</sub> à bord telles qu'adoptées par le MEPC 53.

(6) Le 19 mai 2005.

#### Article 213-6.15

##### *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 du présent article.

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'OMI une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins 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'OMI (7), 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'OMI 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'OMI, pour information.

5. Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Autorité compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'OMI (8) 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 au présent article 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. Le présent article 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.

---

(7) Se reporter à la circulaire MSC/Circ 585 sur les normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

(8) Se reporter à la circulaire MSC/Circ 585 sur les normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

#### Article 213-6.16

##### *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'annexe 213-6.A.4. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Autorité, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'OMI (9).

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 *français* avant la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la juridiction *française*.

3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif.

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

a) Résidus de cargaison visés par les Annexes I, II et III de la Convention MARPOL 73/78 et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement ;

b) Biphényles polychlorés (PCB) ;

c) Ordures, telles que définies à l'annexe V de la Convention MARPOL. 73/78, 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 d'approbation par type ont été délivrés (10).

7. Tous les navires équipés d'incinérateurs soumis au présent article 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'annexe 213-6.A.4 du présent chapitre.

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

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

10. Aucune disposition du présent article 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 du présent article.

---

(9) Se reporter à la résolution MEPC 76 (40) sur la spécification normalisée des incinérateurs de bord et à la résolution MEPC 93 (45) sur les amendements à la spécification normalisée des incinérateurs de bord.

(10) Se reporter à la résolution MEPC 76 (40) sur la spécification normalisée des incinérateurs de bord et à la résolution MEPC 93 (45) sur les amendements à la spécification normalisée des incinérateurs de bord.

#### Article 213-6.17

##### *Installations de réception*

Sans objet.

## Article 213-6.18

*Qualité du fuel-oil*

1. Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique le présent chapitre 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 ; et

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 ;

iv) *les combustibles pour utilisation dans la marine tels que définis par arrêtés pris en application de l'article 7 du décret n° 62-1297 du 7 novembre 1962 modifié répondent à ces critères ; et*

b) Le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :

i) dépasser la teneur en soufre indiquée à l'article 213-6.14 du présent chapitre ;

ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NOx spécifiées à l'article 213-6.13 (3, a) du présent chapitre ;

iii) contenir des acides inorganiques ; et

- iv) 1. Compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines ; ou
2. Être nuisible pour le personnel ; ou
  3. Contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

2. Le présent article ne s'applique pas au charbon sous forme solide ni aux combustibles nucléaires.

3. Pour chaque navire visé par les articles 213-6.05 et 213-6.06 du présent chapitre, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'annexe 213-6.A.5 du présent chapitre.

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 (11) 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 le présent chapitre alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large ; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

b) Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

6. La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré conformément aux directives élaborées par l'OMI (12). 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. *Rédaction réservée.*

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.

(11) Se reporter à la résolution A.787 (19) sur les procédures de contrôle des navires par l'Etat du port, telle que modifiée par la résolution A.882 (21).

(12) Se reporter à la résolution MEPC 96 (47) sur les directives pour le prélèvement d'échantillons des fuel-oils en vue de déterminer la conformité avec l'Annexe VI de MARPOL 73/78 telles qu'adoptées par l'OMI le 8 mars 2002.

## Article 213-6.19

*Prescriptions applicables aux plates-formes  
et installations de forage*

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les installations de forage et plates-formes fixes ou flottantes doivent satisfaire aux prescriptions du présent chapitre.

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 Convention MARPOL. 73/78, exemptées de l'application des dispositions du présent chapitre. 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 l'article 213-6.18 du présent chapitre ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, avec l'approbation de l'Autorité. »

**Art. 4.** – Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

**Art. 5.** – Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 mai 2005.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des affaires maritimes  
et des gens de mer,*  
M. AYMERIC



Ministère chargé de la Mer

Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Annexe 213-6.A.1

Certificat N° :

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION  
DE L'ATMOSPHERE (Certificat IAPP MARPOL Annexe VI règle 8)  
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE  
(IAPP Certificate MARPOL Annex VI regulation 8)**

Le présent Certificat doit être complété par une Fiche de Construction et d'Équipement  
*This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment*

**Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997 modifiant la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée « la Convention »),**

*Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as « the Convention »),*

**sous l'autorité du GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
*under the authority of the French Government*

par / by :

**CARACTERISTIQUES DU NAVIRE / PARTICULARS OF SHIP**

Nom du navire / <i>Name of ship</i>	:
Numéro ou lettres distinctifs / <i>Distinctive number or letters</i>	:
Numéro OMI / <i>IMO Number</i> <sup>1</sup>	:
Port d'immatriculation / <i>Port of registry</i>	:
Jauge brute / <i>Gross tonnage</i>	:

**TYPE DE NAVIRE / TYPE OF SHIP**

- Navire-citerne / *Tanker*
- Navire autre qu'un navire-citerne / *Ships other than a tanker*

<sup>1</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.600 (15)  
*In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15)*

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP)  
*International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)*  
Nom du navire / *Name of ship* :

Certificat N° :

**IL EST CERTIFIÉ / THIS IS TO CERTIFY :**

- 1 Que le navire a été visité conformément à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention ; et  
*That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention ; and*
  
- 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.  
*That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention .*

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

*This certificate is valid until \_\_\_\_\_ subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.*

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP)  
*International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)*  
 Nom du navire / *Name of ship* :

Certificat N° :

**Attestation de visites annuelles et intermédiaires**  
*Endorsement for annual and intermediate surveys*

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.  
*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.*

**Visite annuelle / Annual survey :**

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
 qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

**Visite annuelle / intermédiaire / Annual / Intermediate survey <sup>2</sup> :**

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
 qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

**Visite annuelle / intermédiaire / Annual / Intermediate survey <sup>2</sup> :**

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
 qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

**Visite annuelle / Annual survey :**

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
 qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

<sup>2</sup> Rayer les mentions inutiles / *Delete as appropriate*



Ministère chargé de la Mer



Certificat N° :

**SUPPLEMENT AU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE (CERTIFICAT IAPP)**  
**SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)**

**FICHE DE CONSTRUCTION ET D'EQUIPEMENT**  
**RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT**

établie en application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée « la Convention »)  
*in respect of the provisions of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as « the Convention »)*

**NOTES / NOTES :**

- 1 LA PRESENTE FICHE DOIT ETRE JOINTE D'UNE MANIERE PERMANENTE AU CERTIFICAT IAPP. LE CERTIFICAT IAPP DOIT SE TROUVER EN PERMANENCE A BORD DU NAVIRE. / *THIS RECORD SHALL BE PERMANENTLY ATTACHED TO THE IAPP CERTIFICATE. THE IAPP CERTIFICATE SHALL BE AVAILABLE ON BOARD THE SHIP AT ALL TIMES.*
- 2 SI LE TEXTE ORIGINAL DE LA FICHE EST ETABLI 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. / *IF THE LANGUAGE OF THE ORIGINAL RECORD IS NOT ENGLISH, FRENCH OR SPANISH, THE TEXT SHALL INCLUDE A TRANSLATION INTO ONE OF THESE LANGUAGES.*
- 3 POUR REpondre AUX QUESTIONS, INSERER DANS LES CASES LE SYMBOLE "X" LORSQUE LA REponse EST "OUI" OU "APPLICABLE" ET LE SYMBOLE "-" LORSQUE LA REponse EST "NON" OU "NON APPLICABLE", SELON LE CAS. / *ENTRIES IN BOXES SHALL BE MADE BY INSERTING EITHER A CROSS (X) FOR THE ANSWERS "YES" AND "APPLICABLE" OR A DASH (-) FOR THE ANSWERS "NO" AND "NOT APPLICABLE" AS APPROPRIATE.*
- 4 SAUF INDICATION CONTRAIRE, LES REGLES MENTIONNEES DANS LA PRESENTE FICHE SONT LES REGLES DE L'ANNEXE VI DE LA CONVENTION ET LES RESOLUTIONS OU CIRCULAIRES SONT CELLES QUI ONT ETE ADOPTEES PAR L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE. / *UNLESS OTHERWISE STATED, REGULATIONS MENTIONED IN THIS RECORD REFER TO REGULATIONS OF ANNEX VI OF THE CONVENTION AND RESOLUTIONS OR CIRCULARS REFER TO THOSE ADOPTED BY THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.*

**1 CARACTERISTIQUES DU NAVIRE / PARTICULARS OF SHIP**

- |  |   |
|--|---|
| <b>1.1</b> Nom du navire / <i>Name of ship</i>   | : |
| <b>1.2</b> Numéro ou lettres distinctifs / <i>Distinctive number or letters</i>  | : |
| <b>1.3</b> Numéro OMI / <i>IMO number</i> <sup>1</sup>   | : |
| <b>1.4</b> Port d'immatriculation / <i>Port of registry</i>  | : |
| <b>1.5</b> Jauge brute / <i>Gross Tonnage</i>  | : |
| <b>1.6</b> Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent / <i>Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction</i> | : |
| <b>1.7</b> Date à laquelle une transformation importante du moteur a commencé (le cas échéant) (règle 13) / <i>Date of commencement of major engine conversion (if applicable) (regulation 13)</i>             | : |

<sup>1</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la Résolution A.600(15)  
*In accordance with IMO ship identification scheme adopted by the Organization by Resolution A.600(15)*



Fiche de Construction et d'Équipement (Supplément au Certificat IAPP)  
 Record of Construction and Equipment (Supplement to IAPP Certificate)  
 Nom du navire / Name of ship :

Certificat N° :

**2 CONTROLE DES EMISSIONS PROVENANT DES NAVIRES / CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS**

**2.1 Substances qui appauvrissent la couche d'ozone (règle 12) / Ozone-depleting substances (regulation 12) :**

**2.1.1** Les dispositifs d'extinction de l'incendie et le matériel ci-après qui contiennent des halons peuvent rester en service / The following fire-extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service :

Dispositif / Matériel System equipment	Emplacement à bord Location on board

**2.1.2** Les dispositifs et le matériel ci-après qui contiennent des CFC peuvent rester en service :   
 The following systems and equipment containing CFCs may continue in service :

Dispositif / Matériel System equipment	Emplacement à bord Location on board

**2.1.3** Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et qui ont été installés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 peuvent rester en service / The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service :

Dispositif / Matériel System equipment	Emplacement à bord Location on board

Fiche de Construction et d'Équipement (Supplément au Certificat IAPP)  
 Record of Construction and Equipment (Supplement to IAPP Certificate)  
 Nom du navire / Name of ship :

Certificat N° :

**2.2** Oxydes d'azote (NOx) (règle 13) / Nitrogen oxides (NOx) (regulation 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 :
- The following diesel engines with a power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code :*

Fabricant et modèle <i>Manufacturer and model</i>	Numéro de série <i>Serial number</i>	Utilisation <i>Use</i>	Puissance de sortie (kW) <i>Power output (kW)</i>	Régime nominal (t/mn) <i>Rated speed (rpm)</i>

- 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 :
- The following diesel engines with a power output greater than 130 kW, and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code :*

Fabricant et modèle <i>Manufacturer and model</i>	Numéro de série <i>Serial number</i>	Utilisation <i>Use</i>	Puissance de sortie (kW) <i>Power output (kW)</i>	Régime nominal (t/mn) <i>Rated speed (rpm)</i>

- 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 :
- The following diesel engines with a power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3)(b), and the NOx Technical Code :*

Fabricant et modèle <i>Manufacturer and model</i>	Numéro de série <i>Serial number</i>	Utilisation <i>Use</i>	Puissance de sortie (kW) <i>Power output (kW)</i>	Régime nominal (t/mn) <i>Rated speed (rpm)</i>

- 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 / *The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above are fitted with NOx emission monitoring and recording devices in accordance with the NOx Technical Code :*

Fabricant et modèle <i>Manufacturer and model</i>	Numéro de série <i>Serial number</i>	Utilisation <i>Use</i>	Puissance de sortie (kW) <i>Power output (kW)</i>	Régime nominal (t/mn) <i>Rated speed (rpm)</i>

Fiche de Construction et d'Équipement (Supplément au Certificat IAPP)  
*Record of Construction and Equipment (Supplement to IAPP Certificate)*  
 Nom du navire / *Name of ship* :

Certificat N° :

**2.3 Oxydes de soufre (SOx) (règle 14) / Sulphur oxides (SOx) (regulation 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 / *When the ship operate within an SOx emission control area specified in regulation 14(3), the ship uses :*

- .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   
*fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5 % m/m as documented by bunker delivery notes ; or*
- .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   
*an approved exhaust gas cleaning system to reduce SOx emissions below 6.0 g SOx / kWh ; or*
- .3 une autre technique approuvée pour ramener les émissions de SOx au-dessous de 6,0 g SOx / kWh   
*other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0 g SOx / kWh*

**2.4 Composés organiques volatils (COV) (règle 15) / Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15) :**

**2.4.1** Le navire-citerne dispose d'un collecteur de vapeurs installé et approuvé conformément à la Circulaire MSC/Circ.585   
*The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585*

**2.5 Le navire a un incinérateur / The ship has an incinerator :**

- .1 qui satisfait aux dispositions de la Résolution MEPC.76(40), telle que modifiée   
*which complies with Resolution MEPC.76(40) as amended*
- .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   
*installed before 1 January 2000 which does not comply with Resolution MEPC.76(40) as amended*

**IL EST CERTIFIÉ** que la présente Fiche est correcte à tous égards  
**THIS IS TO CERTIFY** that this Record is correct in all respects

Lieu :  
*Issued at :*

Date :  
*Date of issue :*

Signature de l'agent autorisé :  
*Signature of authorized official :*

Cachet ou tampon de l'autorité  
 qui délivre le certificat  
*Seal or stamp of issuing authority*

## ANNEXE 213-6.A.2

## CYCLES D'ESSAI ET COEFFICIENTS DE PONDÉRATION

(Art. 213-6.13)

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 l'article 213-6.13 du présent chapitre, 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 E2 devrait être appliqué.
2. Pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
3. Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 devrait être appliqué.
4. Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 devrait être appliqué.
5. Pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 devrait être appliqué.

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

Cycle d'essai du type E 2.	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 E 3.	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 D 2.	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 à vitesse variable, à charge variable »*

Cycle d'essai du type C 1.	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	

## ANNEXE 213-6.A.3

## RÉDACTION RÉSERVÉE

## ANNEXE 213-6.A.4

APPROBATION PAR TYPE ET LIMITES D'EXPLOITATION  
DES INCINÉRATEURS DE BORD

(Art. 213-6.16)

1. Les incinérateurs de bord décrits à l'article 213-6.16.2 qui se trouvent à bord doivent être munis d'un certificat 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 l'article 213-6.16.2. 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 l'article 213-6.16.2 doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous :

Quantité de O<sub>2</sub> dans la chambre de combustion : 6-12 %.

Quantité maximale de CO dans les gaz de combustion (moyenne) : 200 mg/MJ.

Nombre maximal de la suie (moyenne) : Bacharach 3 ou Ringelman 1 (opacité de 20 %) (un nombre de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant la mise en marche).

Éléments non brûlés dans les cendres résiduelles : maximum : 10 % en poids.

Intervalle de température des gaz à la sortie de la chambre de combustion : 850 - 1 200 °C.

## ANNEXE 213-6.A.5

RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS LA NOTE  
DE LIVRAISON DE SOUTES

(Art. 213-6.18, paragraphe 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> (13) : .....

Teneur en soufre (% m/m) (14) : .....

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 l'annexe VI de la Convention MARPOL 73/78 ou aux arrêtés indiqués au point 1 (a,iv) de l'article 213-6.18.

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

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