

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

Arrêté du 7 décembre 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé)

NOR : TRAT1239365A

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le décret 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, (modification de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé) ;

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 862^e session en date du 8 novembre 2012,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 4 ci-après.

Art. 2. – Le chapitre 4 de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Un paragraphe 5 *bis* est inséré à l'article 213-4.01 « Définitions » comme suit :

« 5 *bis* "zone spéciale" désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les eaux usées.

Les zones spéciales sont les suivantes :

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 213-1.01.11.2 du chapitre 1^{er} de la présente division ; et
- .2 toute autre zone maritime désignée par l'Organisation maritime internationale conformément aux critères et procédures pour la désignation des zones spéciales eu égard à la prévention de la pollution par les eaux usées provenant des navires (1).

(1) Se reporter à la résolution de l'Assemblée A.927(22), intitulée « Directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78 et Directives pour l'identification et la désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables ».

Des paragraphes 7 *bis* et 7 *ter* sont insérés à l'article 213-4.01 « Définitions » comme suit :

« 7 *bis* Un "passager" désigne toute personne autre que :

- .1 le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ; et
- .2 les enfants de moins d'un an.

7 *ter* Un « navire à passagers » désigne un navire qui transporte plus de douze passagers.

Aux fins de l'application de l'article 213-4.11.3, un navire à passagers neuf est un navire à passagers :

- .1 dont le contrat de construction est passé, ou en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date ; ou

.2 dont la livraison s'effectue deux ans ou plus après le 1^{er} janvier 2016.

Un navire à passagers existant est un navire à passagers qui n'est pas un navire à passagers neuf.»

Un paragraphe 2 est créé à l'article 213-4.09 « Systèmes de traitement des eaux usées », comme suit :

« 2. Par dérogation au paragraphe 1, tout navire à passagers qui, en vertu de l'article 214-4.2, est tenu de satisfaire aux dispositions du présent chapitre et auquel l'article 213-4.11.3 s'applique lorsqu'il se trouve dans une zone spéciale doit être équipé de l'un des systèmes de traitement des eaux usées suivants :

- .1 une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé, compte tenu des normes et des méthodes d'essai élaborées par l'organisation (3) ; ou
- .2 une citerne de stockage d'une capacité jugée satisfaisante par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu de l'exploitation du navire, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être construite d'une façon jugée satisfaisante par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée et doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité qu'elle contient.

(3) Se reporter aux directives sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance des installations de traitement des eaux usées.»

L'article 213-4.11 « Rejet des eaux usées » est remplacé comme suit :

« A. – Rejet des eaux usées en provenance de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et rejet d'eaux usées en provenance de navires à passagers en dehors des zones spéciales.

1. Sous réserve des dispositions de l'article 213-4.3 du présent chapitre, le rejet des eaux usées à la mer est interdit, à moins que les conditions suivantes soient remplies :

- .1 le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé conformément à l'article 213-4.9.1.2 du présent chapitre à une distance de plus de 3 milles marins de la terre la plus proche, ou des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche ; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage ou les eaux usées provenant d'espaces contenant des animaux vivants doit s'effectuer, non pas instantanément, mais à un débit modéré alors que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 noeuds ; le taux de rejet doit être approuvé par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée compte tenu des normes élaborées par l'organisation (1) ; ou
- .2 le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée comme étant conforme aux normes d'exploitation mentionnées à l'article 213-4.9.1.1 du présent chapitre et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration des eaux environnantes.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux navires exploités dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat ni aux navires de passage en provenance d'autres Etats tant qu'ils se trouvent dans ces eaux et rejettent leurs eaux usées conformément aux prescriptions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet Etat.

(1) Se reporter à la recommandation sur les normes relatives au taux de rejet d'eaux usées non traitées provenant des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'organisation a adoptée par la résolution MEPC.157(55).

B. – Rejet des eaux usées des navires à passagers dans une zone spéciale.

A ce jour l'Organisation maritime internationale n'a pas notifié la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 213-4.11.3.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 213-4.3 du présent chapitre, le rejet des eaux usées provenant d'un navire à passagers est interdit à l'intérieur d'une zone spéciale :

- a) Dans le cas des navires à passagers neufs, le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 213-4.12 *bis* ; et
- b) Dans le cas des navires à passagers existants, le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 213-4.12 *bis*.

Sauf si les conditions suivantes sont remplies :

Le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée comme étant conforme aux normes d'exploitation mentionnées à l'article 213-4.9.2.1 du présent chapitre et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration des eaux environnantes.

C. – Prescriptions générales.

4. Lorsque les eaux usées sont mélangées à des déchets ou eaux résiduaires visés par d'autres chapitres de la présente division, il doit être satisfait aux prescriptions de ces chapitres en plus des prescriptions du présent chapitre.»

L'article 213-4.12 *bis* intitulé « Installations de réception destinées aux navires à passagers dans les zones spéciales » est créé comme suit :

« .1 Chaque Partie dont le littoral longe une zone spéciale s'engage à garantir que :

- .1 des installations de réception des eaux usées sont mises en place dans les ports et terminaux qui se trouvent dans une zone spéciale et qui sont utilisés par des navires à passagers ;
- .2 ces installations sont aptes à répondre aux besoins de ces navires à passagers ; et
- .3 ces installations sont exploitées de façon à ne pas causer de retard excessif à ces navires passagers.

.2 Les gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'organisation les mesures qu'ils ont prises en application du paragraphe 1 du présent article. Dès réception d'un nombre suffisant de notifications conformes au paragraphe 1, l'organisation fixe la date à compter de laquelle les prescriptions de l'article 213-4.11.3 prennent effet à l'égard de la zone en question. L'organisation notifie à toutes les Parties, au moins douze mois à l'avance, la date ainsi fixée. En attendant que la date soit fixée, les navires qui se trouvent dans la zone spéciale doivent se conformer aux prescriptions de l'article 213-4.11.1 du présent chapitre.

A ce jour l'Organisation maritime internationale n'a pas notifiée la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 213-4.11.3 ».

Art. 3. – Le chapitre 5 de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Le chapitre 213-5 intitulé « Prévention de la pollution par les ordures des navires » est remplacé comme suit :

« *Art. 213-5.01.* – Définitions.

Aux fins du présent chapitre :

1. Carcasses d'animaux désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage.

2. Résidus de cargaison désigne les restes de cargaisons qui ne sont pas visés par d'autres chapitres de la présente division et qui subsistent sur le pont ou dans les cales après le chargement ou le déchargement, y compris ceux qui ont débordé ou été déversés au cours du chargement et du déchargement, qu'ils soient à l'état sec ou humide ou entraînés dans les eaux de lavage, mais à l'exclusion des poussières produites par la cargaison qui restent sur le pont après balayage ou des poussières restant sur les surfaces extérieures du navire.

3. Huile à friture désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés.

4. Déchets domestiques désigne tous les types de déchets non visés par d'autres chapitres qui sont produits dans les locaux d'habitation à bord du navire. Les déchets domestiques ne comprennent pas les eaux grises.

5. En route signifie que le navire fait route en mer en suivant une ou des routes, qui peuvent s'écarter de la route directe la plus courte, de manière que, dans la mesure où les besoins de la navigation le permettent, tout rejet puisse se disperser sur une zone de la mer aussi étendue qu'il est raisonnablement possible dans la pratique.

6. Appareux de pêche désigne tout dispositif ou partie de dispositif ou toute combinaison d'objets qui peuvent être placés sur l'eau ou dans l'eau ou bien sur le fond de la mer dans le but de capturer des organismes d'eau douce ou d'eau salée ou de les maîtriser en vue de les capturer ou de les récolter par la suite.

7. Plates-formes fixes ou flottantes désigne les structures fixes ou flottantes situées en mer qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers.

8. Déchets alimentaires désigne toutes substances alimentaires avariées ou intactes et comprend les fruits, légumes, produits laitiers, volaille, viande et détritiques alimentaires produits à bord du navire.

9. Ordures désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareux de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres chapitres de la présente division. Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.

10. Cendres d'incinération désigne les cendres et scories provenant d'incinérateurs de bord utilisés pour l'incinération des ordures.

11. Terre la plus proche. L'expression « à partir de la terre la plus proche » signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins du présent chapitre, l'expression « à partir de la terre la plus proche » de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11° 00' S et de longitude 142° 08' E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10° 35' S et de longitude 141° 55' E puis les points suivants :

– latitude 10° 00' S et longitude 142° 00' E ;

- latitude 09° 10' S et longitude 143° 52' E ;
- latitude 09° 00' S et longitude 144° 30' E ;
- latitude 10° 41' S et longitude 145° 00' E ;
- latitude 13° 00' S et longitude 145° 00' E ;
- latitude 15° 00' S et longitude 146° 00' E ;
- latitude 17° 30' S et longitude 147° 00' E ;
- latitude 21° 00' S et longitude 152° 55' E ;
- latitude 24° 30' S et longitude 154° 00' E,

et enfin le point de latitude 24° 42' S et de longitude 153° 15' E sur la côte australienne.

12. Déchets d'exploitation désigne tous les déchets solides (y compris les boues) non visés par d'autres chapitres qui sont recueillis à bord pendant les opérations normales d'entretien ou autres opérations du navire ou qui sont utilisés pour arrimer et manutentionner la cargaison. Les déchets d'exploitation comprennent aussi les agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison et des surfaces extérieures, mais non les eaux grises, les eaux de cale ou d'autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire, compte tenu des directives élaborées par l'organisation.

13. Matière plastique désigne un matériau solide qui contient comme ingrédient de base un ou plusieurs polymères de masse moléculaire élevée et qui est mis en forme, soit lors de la production des polymères, soit lors de la transformation, à chaud et/ou sous pression, en un produit fini. Les matières plastiques possèdent toute une gamme de propriétés physiques allant de dures et friables à molles et élastiques. Aux fins du présent chapitre, « toutes les matières plastiques » désigne toutes les ordures qui sont ou comprennent des matières plastiques sous une forme ou sous une autre, y compris les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendre de matières plastiques incinérées.

14. Zone spéciale désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures.

Aux fins de la présente annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la zone des Golfes, la zone de la mer du Nord, la zone de l'Antarctique et la région des Caraïbes, qui sont définies comme suit :

- .1 par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5° 36' W ;
- .2 par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57° 44,8' N) ;
- .3 par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N ;
- .4 par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12° 28,5' N, 43° 19,6' E) et Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E) ;
- .5 par zone des Golfes, on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22° 30' N, 59° 48' E) et Ras Al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E) ;
- .6 par zone de la mer du Nord, on entend la mer du Nord proprement dite et les mers qu'elle comprend, limitée comme suit :
 - .1 la mer du Nord au sud de la latitude 62° N et à l'est de la longitude 4° W ;
 - .2 le Skagerrak, dont la limite méridionale est déterminée à l'est du parallèle de Skagen par la latitude 57° 44,8' N ; et
 - .3 la Manche et ses abords à l'est de la longitude 5° W et au nord de la latitude 48° 30' N ;
- .7 par zone de l'Antarctique, on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60° S ;
- .8 par région des Caraïbes, on entend le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes proprement dits, avec les baies et les mers qu'ils comprennent, ainsi que la partie de l'océan Atlantique située à l'intérieur des limites constituées par le parallèle 30° N depuis la Floride vers l'est jusqu'au méridien 77° 30' W, puis par une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 20° N et du méridien 59° W, une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 7° 20' N et du méridien 50° W et une loxodromie vers le sud-ouest jusqu'à la limite orientale de la Guyane française.

« Art. 213-5.02. – Champ d'application.

Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires.

« Art. 3. – Interdiction générale de rejeter des ordures dans la mer.

1. Est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les ordures, sauf dans les cas prévus dans les articles 213-5.4, 5, 6 et 7 du présent chapitre.

2. Sauf dans les cas prévus à l'article 213-5.7 du présent chapitre, est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les matières plastiques, y compris mais sans s'y limiter les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées.

3. Sauf dans les cas prévus à l'article 213-5.7 du présent chapitre, est interdite l'évacuation dans la mer de l'huile à friture.

« Art. 213-5.04. – Evacuation des ordures hors des zones spéciales.

1. L'évacuation des ordures ci-après dans la mer hors des zones spéciales est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de :

- .1 trois milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Ces déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm ;
- .2 douze milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui n'ont pas été traités de la manière indiquée à l'alinéa 1 ci-dessus ;
- .3 douze milles marins de la terre la plus proche dans le cas des résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés complètement à l'aide des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement ; Ces résidus de cargaison ne doivent contenir aucune substance classée comme nuisible pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'organisation ;
- .4 en ce qui concerne les carcasses d'animaux, l'évacuation à la mer doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche compte tenu des directives élaborées par l'organisation.

2. Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison, du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais ces substances ne doivent pas être nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'organisation.

3. Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

« Art. 213-5.05. – Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes.

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, est interdite l'évacuation dans la mer des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes.

2. Les déchets alimentaires en provenance des plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de douze milles marins de la terre la plus proche et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes peuvent être évacués dans la mer uniquement s'ils sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

« Art. 213-5.06. – Evacuation des ordures dans les zones spéciales.

1. A l'intérieur des zones spéciales, l'évacuation dans la mer des ordures ci-après est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et dans les conditions ci-après :

- .1 évacuation dans la mer des déchets alimentaires aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de douze milles marins de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche. Les déchets alimentaires doivent être broyés ou concassés et doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm ;

Les déchets alimentaires ne doivent être contaminés par aucun autre type d'ordures. L'évacuation de produits avicoles introduits, y compris toute volaille ou partie de volaille, est interdite dans la zone de l'Antarctique, à moins qu'ils n'aient été traités pour les stériliser.

- .2 évacuation de résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement, si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- .1 les résidus de cargaison et les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales ne contiennent pas de substance classée comme nuisible pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'organisation ;
- .2 le port de départ et le port suivant de destination se trouvent à l'intérieur de la zone spéciale et le navire ne sortira pas de cette zone entre ces deux ports ;
- .3 aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports, compte tenu des directives élaborées par l'organisation ; et
- .4 si les conditions énoncées aux alinéas 2.1, 2.2 et 2.3 du présent paragraphe ont été remplies, le rejet des eaux de lavage des cales à cargaison qui contiennent des résidus doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche mais en aucun cas à moins de douze milles marins de la terre ou de la plate-forme glaciaire la plus proche.

2. Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais uniquement si ces substances ne sont pas nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'organisation.

3. Les règles ci-après s'appliquent à la zone de l'Antarctique (en plus des règles du paragraphe 1 du présent article) :

- .1 chaque partie dont les ports sont utilisés par des navires partant vers la zone de l'Antarctique ou en revenant s'engage à assurer la mise en place, dès que possible, d'installations adéquates pour la réception de toutes les ordures de tous les navires, compte tenu des besoins des navires qui les utilisent et sans leur imposer de retard excessif ;
 - .2 chaque Partie veille à ce que tous les navires autorisés à battre son pavillon, avant d'entrer dans la zone de l'Antarctique, ont à bord une capacité suffisante pour conserver toutes les ordures pendant qu'ils opèrent dans la zone et ont conclu des accords pour décharger ces ordures dans une installation de réception après leur départ de la zone.
4. Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

« Art. 213-5.07. – Exceptions.

1. Les articles 213-5.3, 4, 5 et 6 du présent chapitre ne s'appliquent pas :

- .1 au rejet d'ordures qu'effectue un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes à bord ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou
- .2 à la perte accidentelle d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises, avant et après l'avarie, pour empêcher ou réduire au minimum cette perte accidentelle ; ou
- .3 à la perte accidentelle d'appareils de pêche d'un navire, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises pour empêcher cette perte ; ou
- .4 au rejet d'appareils de pêche qu'effectue un navire pour protéger le milieu marin ou assurer sa sécurité ou celle de son équipage.

2. Exception à l'obligation d'être en route :

L'obligation d'être en route prescrite aux articles 213-5.4 et 6 ne s'applique pas au rejet de déchets alimentaires lorsqu'il est clair que la conservation de ces déchets alimentaires à bord du navire présente un risque sanitaire imminent pour les personnes à bord.

« Art. 213-5.08. – Installations de réception.

Sans objet. »

« Art. 213-5.09. – Contrôle des normes d'exploitation par l'Etat du port (1).

1. Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les ordures.

2. Dans les circonstances visées au paragraphe 1 de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.

3. Les procédures relatives au contrôle par l'Etat du port prescrites à l'article 213-5.5 du présent chapitre s'appliquent dans le cas de la présente règle.

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 le présent chapitre.

(1) Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'Etat du port que l'organisation a adoptées par la résolution A.787(19) et modifiées par la résolution A.882(21).

« Art. 213-5.10. – Affiches, plans de gestion des ordures et tenue du registre des ordures (1).

- .1 à bord de tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres et de toute plate-forme fixe ou flottante, il doit y avoir des affiches informant l'équipage et les passagers des prescriptions applicables des articles 213-5. 3, 4, 5 et 6 du présent chapitre relatives à l'évacuation des ordures ;
- .2 ces affiches doivent être rédigées dans la langue de travail de l'équipage du navire et également, dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la convention, en anglais, en espagnol ou en français.

2. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter quinze personnes ou davantage, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes, doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre. Ce plan doit comprendre des méthodes écrites de compactage, de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord. La ou les personnes chargées d'exécuter le plan doivent également y être désignées. Un plan de ce type doit être établi sur la base des directives établies par l'organisation (2) et être rédigé dans la langue de travail de l'équipage.

3. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter quinze personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de

la juridiction d'une autre Partie à la convention et toute plate-forme fixe ou flottante doivent avoir un registre des ordures. Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle faisant l'objet de l'appendice du présent chapitre.

- .1 chaque opération d'évacuation ou de rejet dans la mer ou dans une installation de réception portuaire, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée rapidement dans le registre des ordures et la mention correspondante doit être signée, avec indication de la date de l'évacuation ou de l'incinération, par l'officier responsable. Chaque page du registre remplie doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées au moins en anglais, ou en français ;
 - .2 la mention portée pour chaque évacuation ou incinération doit comporter la date et l'heure, la position du navire, la catégorie des ordures et une estimation de la quantité évacuée ou incinérée ;
 - .3 le registre des ordures doit être conservé à bord du navire ou de la plate-forme fixe ou flottante dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Il doit être conservé au moins pendant une période de deux ans à compter de la date de la dernière inscription ;
 - .4 en cas de rejet ou de perte accidentelle, visé à l'article 213-5.7 du présent chapitre, une mention doit être portée dans le registre des ordures ou, dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, dans le livre de bord réglementaire, pour indiquer le lieu, les circonstances et les motifs du rejet ou de la perte et décrire les objets rejetés ou perdus et les précautions raisonnables prises pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ou cette perte accidentelle.
4. La commission d'étude compétente ou la société de classification habilitée peut dispenser de l'application des prescriptions relatives au registre des ordures :
- .1 tout navire effectuant des voyages d'une durée inférieure ou égale à une 1 heure qui est autorisé à transporter quinze personnes ou davantage ; ou
 - .2 les plates-formes fixes ou flottantes.
5. L'autorité compétente peut inspecter le registre des ordures ou le livre de bord réglementaire de tout navire auquel le présent article s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large ; elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre ou ce livre et peut exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est en cas de poursuite, admissible comme preuve des faits mentionnés dans le registre de la cargaison ou le livre de bord réglementaire. L'inspection du registre de la cargaison ou du livre de bord réglementaire et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible sans que le navire ne soit indûment retardé.
6. La perte accidentelle ou le rejet d'appareils de pêche visé par les articles 213-5.7.1.3 et 7.1.4, qui constitue une menace grave pour le milieu marin ou la navigation doit être notifié au centre de sécurité des navires compétent et, si la perte ou le rejet s'est produit dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat côtier, également à cet Etat.

(1) Se reporter aux directives pour l'établissement des plans de gestion des ordures que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.71(38) ; voir la circulaire MEPC/Circ.317.

(2) Se reporter aux directives pour l'établissement des plans de gestion des ordures que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.71(38) ; voir la circulaire MEPC/Circ.317.

APPENDICE

MODÈLE DE REGISTRE DES ORDURES

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Numéro OMI :

Période allant du : au :

1. Introduction.

Conformément à la règle 10 de l'annexe V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL), chaque opération d'évacuation, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée dans un registre. Ces opérations comprennent les rejets dans la mer, l'évacuation dans des installations de réception ou le transfert à bord d'autres navires, ainsi que la perte accidentelle d'ordures.

2. Ordures et gestion des ordures.

« Ordures » désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareils de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres annexes de ladite convention.

Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.

Il faudrait également se reporter aux directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL (1) qui contiennent les renseignements pertinents.

3. Description des ordures.

Aux fins de la tenue du registre des ordures (ou du livre de bord réglementaire du navire), les ordures doivent être regroupées dans les catégories suivantes :

- A : matières plastiques.
- B : déchets alimentaires.
- C : déchets domestiques.
- D : huiles à friture.
- E : cendres d'incinération.
- F : déchets d'exploitation.
- G : résidus de cargaison.
- H : carcasse(s) d'animal(aux).
- I : appareils de pêche (2).

4. Mentions portées dans le registre des ordures.

4.1. Des mentions doivent être portées dans le registre des ordures pour chacune des opérations suivantes :

4.1.1. Evacuation d'ordures dans une installation de réception à terre (3) ou transfert à bord d'autres navires :

- .1 date et heure de l'évacuation ;
- .2 port ou installation, ou nom du navire ;
- .3 catégories d'ordures évacuées ;
- .4 quantité estimative évacuée, pour chaque catégorie, en mètres cubes ;
- .5 signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.2. Incinération d'ordures :

- .1 date et heure du début et de la fin de l'incinération ;
- .2 position du navire (latitude et longitude) au début et à la fin de l'incinération ;
- .3 catégorie d'ordures incinérées ;
- .4 quantité estimative incinérée, en mètres cubes ;
- .5 signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.3. Rejet d'ordures dans la mer effectué conformément aux règles 4, 5 ou 6 de l'annexe V de MARPOL :

- .1 date et heure du rejet ;
- .2 position du navire (latitude et longitude). Note pour les rejets de résidus de cargaison : inclure la position du navire au début et à la fin du rejet ;
- .3 catégorie d'ordures rejetées ;
- .4 quantité estimative rejetée, pour chaque catégorie, en mètres cubes ;
- .5 signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.4. Perte ou rejet accidentel ou exceptionnel d'ordures dans la mer, y compris conformément à la règle 7 de l'annexe V de MARPOL :

- .1 date et heure de l'incident ;
- .2 port ou position du navire au moment de l'incident (latitude, longitude et profondeur d'eau si elle est connue) ;
- .3 catégories d'ordures rejetées ou perdues ;
- .4 quantité estimative d'ordures de chaque catégorie, en mètres cubes ;
- .5 cause du rejet ou de la perte et observations générales.

4.2. Quantités d'ordures :

La quantité d'ordures à bord devrait être estimée en mètres cubes et si possible séparément pour chaque catégorie. Le registre des ordures fait souvent référence à la quantité estimative d'ordures. Il est reconnu que l'exactitude avec laquelle cette quantité est estimée dépend de l'interprétation qui en est donnée. Les estimations du volume d'ordures seront différentes avant et après le traitement. Certaines méthodes de traitement ne permettent pas d'évaluer le volume d'ordures, par exemple dans le cas du traitement continu des déchets alimentaires. Il faudrait tenir compte de ces facteurs lorsque l'on porte des mentions sur le registre ou lorsque l'on interprète les mentions qui y sont inscrites.

(1) Se reporter aux directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL 73-78, telles que modifiées par des résolutions.

(2) Se reporter aux directives devant être élaborées par l'organisation.

(3) Les capitaines de navires devraient obtenir de l'exploitant de l'installation de réception, laquelle comprend les barges et les camions, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité estimative d'ordures transférées. Ce reçu ou cette attestation devrait être conservé avec le registre des ordures.

FICHE DES REJETS D'ORDURES

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Numéro OMI :

Catégories d'ordures :

A : matières plastiques.

B : déchets alimentaires.

C : déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.).

D : huiles à friture.

E : cendres d'incinération.

F : déchets d'exploitation.

G : résidus de cargaison.

H : carcasse(s) d'animal(aux).

I : appareils de pêche.

DATE/HEURE	POSITION du navire/remarques (perte accidentelle, par exemple)	CATÉGORIE	QUANTITÉ estimative évacuée ou incinérée	DANS LA MER	DANS une installation de réception	INCINÉRATION	ATTESTATION/ signature

Signature du capitaine : Date : »

Art. 4. – Le chapitre 6 de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

L'article 213-6.01 « Application » est remplacé comme suit :

« 1. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des articles 213-6.3, 213-6.5, 213-6.6, 213-6.13, 213-6.15, 213-6.16, 213-6.18, 213-6.19, 213-6.20, 213-6.21 et 213-6.22 du présent chapitre. »

Les paragraphes suivants sont ajoutés à la fin de l'article 213-6.02 « Définitions » :

21. Navire-citerne, dans le contexte l'article 213-6.15, désigne un pétrolier tel que défini à l'article 213-1.01 de la partie I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à l'article 213-6.2.01 de la présente division.

Aux fins de la partie IV :

22. Navire existant désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

23. Navire neuf désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2013 après cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date.

24. Transformation importante dans le contexte de la partie IV désigne la transformation d'un navire qui :

- .1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur ; ou
- .2 change le type du navire ; ou
- .3 vise essentiellement, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie ; ou

.4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente division qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant ; ou

.5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à l'article 213-6.21 qui lui est applicable.

25. Vraquier désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac ; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la convention SOLAS, à l'exception des transporteurs mixtes.

26. Transporteur de gaz désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.

27. Navire-citerne dans le contexte du chapitre 4 désigne un pétrolier tel que défini à l'article 213-1.01 de la présente division ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à l'article 213-2.01 de la présente division.

28. Porte-conteneurs désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et sur le pont.

29. Navire pour marchandises diverses désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.

30. Transporteur de cargaisons réfrigérées désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

31. Transporteur mixte désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.

32. Navire à passagers désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

33. Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules) désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

34. Navire roulier à cargaisons désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.

35. Navire roulier à passagers désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaisons.

36. EEDI obtenu désigne la valeur de l'EEDI obtenue par un navire donné conformément à l'article 213-6.20 du chapitre IV de la présente division.

37. EEDI requis désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par l'article 213-6.21 de la partie IV pour le type et la taille du navire donné. »

L'article 213-6.05 « Visites » est remplacé comme suit :

« 1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plateforme fixe ou flottante doit, aux fins de garantir le respect des dispositions de la partie III du présent chapitre, être soumis aux visites spécifiées ci-après :

.1 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 vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III ;

.2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque l'article 213-6.9.2, 213-6.9.5, 213-6.9.6 ou 213-6.9.7 du présent chapitre, s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III ;

.3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre ;

.4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 du présent article, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 5 du présent article et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre ; et

.5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 5 du présent article ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la partie III.

2. Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la partie III.

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 :

- .1 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 se conformer aux directives adoptées par l'OMI (3) ;
- .2 la visite des moteurs Diesel marins et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de l'article 213-6.13 du présent chapitre doit être effectuée conformément au texte révisé du code technique sur les NOx, 2008 ;
- .3 lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il 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 ;
- .4 dans tous les cas, l'autorité doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

(3) 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).

4. Tout navire auquel s'applique la partie IV doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'OMI :

.1 une visite initiale avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions de la partie IV et que le SEEMP prescrit par l'article 213-06.22 se trouve à bord ;

.2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, après la transformation importante d'un navire auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de l'article 213-06.21, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions du paragraphe 23 de l'article 213-06.2 ; et

.3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'administration comme étant un navire nouvellement construit, l'administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de l'article 213-06.21, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante. La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par l'article 213-06.22 se trouve à bord ;

.4 pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à l'article 213-06.22, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement prévues au paragraphe 1, quelle que soit celle qui intervient en premier, le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date ;

.5 le matériel doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions du présent chapitre et aucun changement ne doit être apporté au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'autorité. Le simple remplacement de ce matériel et de ces équipements par un matériel et des équipements conformes aux dispositions du présent chapitre est autorisé ; et

.6 lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégrité du matériel visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'autorité, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent. »

Les articles 213-6.06 à 213-6.09 sont remplacés comme suit :

« Art. 213-6.06. – Délivrance des certificats ou apposition d'un visa.

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 initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-6.05 du présent chapitre :

- .1 à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties ; et
 - .2 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.
2. Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur du chapitre 6 de la présente division à l'égard de l'administration de ce navire, conformément au paragraphe 1 du présent article, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date.
3. Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'autorité, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume l'entière responsabilité du certificat.
4. Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 213-06.5, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.
5. Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'administration, soit par une société de classification habilitée.

« Art. 213-6.07. – Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement.

1. Une Partie peut, à la demande de l'administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions applicables de la présente annexe sont observées, elle délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou un certificat international relatif au rendement énergétique ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur ces certificats du navire, conformément au présent chapitre.
2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'autorité qui a fait la demande.
3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la requête de l'autorité ; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de 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 ni de certificat international relatif au rendement énergétique à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas une Partie.

« Art. 213-6.08. – Présentation du certificat.

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.

Le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi conformément au modèle qui figure à l'annexe 213-6.A.1 du présent chapitre et doit être rédigé en anglais et en français, au moins. S'il est établi également dans une langue officielle du pays qui le délivre, c'est cette version qui prévaut en cas de différend ou de divergence.

Certificat international relatif au rendement énergétique :

Le certificat international relatif au rendement énergétique doit être rédigé en anglais et en français.

« Art. 213-6.09. – Durée et validité du certificat.

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 pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans.
2. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 du présent article :
 - .1 lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant ;
 - .2 lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant ; et
 - .3 lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'autorité peut proroger la validité de ce certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 du présent article, à condition que les visites spécifiées aux paragraphes 1.3 et 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

4. Si une visite de renouvellement a été achevée et qu'un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'autorité peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne doit pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'autorité peut proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'autorité pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat doit être valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'autorité, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, comme cela est prescrit au paragraphe 2.1, 5 ou 6 du présent article. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8. Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à l'article 213-6.05 du présent chapitre :

- .1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée ;
- .2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à l'article 213-6.05 du présent chapitre doit être achevée aux intervalles prescrits par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;
- .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits à l'article 213-6.05 du présent chapitre ne soient pas dépassés.

9. Un certificat délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 213-6.05.1 du présent chapitre ;
- .2 si les visas prévus au paragraphe 1.3 ou au paragraphe 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou
- .3 si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 4 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 doit adresser, dès que possible, à l'administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Certificat international relatif au rendement énergétique.

10. Le certificat international relatif au rendement énergétique reste valable tout au long de la durée de vie du navire sous réserve des dispositions du paragraphe 11 ci-dessous.

11. Un certificat international relatif au rendement énergétique délivré en vertu du présent chapitre 213-06 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante ; ou
- .2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la partie 4. 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 à l'administration, dès que possible, des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant. »

Le paragraphe 5 de l'article 213-6.10 « Contrôle des normes d'exploitation par l'Etat du port » est remplacé comme suit :

« 5. Dans le contexte de la partie IV, toute inspection par l'Etat du port doit se limiter à vérifier, lorsqu'il y a lieu, qu'un certificat international relatif au rendement énergétique en cours de validité se trouve à bord, conformément à l'article 213-6.05 de la présente division.

5 bis. Conformément à la directive 2005/33/CE, et dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, les dispositions des paragraphes 8 à 13 de l'article 213-6.14 et du paragraphe 9 de l'article 213-6.18 du présent chapitre sont applicables en tant que de besoin. »

Le premier alinéa du paragraphe 5.2 de l'article 213-6.13 « Oxydes d'azote (NOx) » est remplacé comme suit :

« 5.2. Les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent article ne s'appliquent pas : »

Le paragraphe 6 de l'article 213-6.13 « Oxydes d'azote (NOx) » est remplacé comme suit :

« 6. Aux fins du présent article, les zones de contrôle des émissions sont :

- .1 la zone de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'annexe VII du présent chapitre ;
- .2 la zone maritime caraïbe des Etats-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'annexe VII du présent chapitre ; et
- .3 toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'annexe III du présent chapitre. »

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 213-6.14 « Oxydes de soufre (SOx) et particules » sont remplacés comme suit :

« 3. Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions sont :

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie dans la règle 1.11.2 de l'annexe I de la convention MARPOL et la zone de la mer du Nord, telle que définie dans la règle 1.14.6 de l'annexe V de la convention MARPOL ;
 - .2 la zone de l'Amérique du Nord, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'annexe VII du présent chapitre ;
 - .3 la zone maritime caraïbe des Etats-Unis, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'annexe VII du présent chapitre ; et
 - .4 toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation maritime internationale conformément aux critères et procédures décrits dans l'annexe III du présent chapitre. »
4. Lorsque des navires sont exploités dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à leur bord ne doit pas dépasser les limites suivantes :

- .1 1,50 % m/m avant le 1^{er} juillet 2010 ;
 - .2 1,00 % m/m le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date ; et
 - .3 0,10 % m/m le 1^{er} janvier 2015 ou après cette date.
4. avant le 1^{er} janvier 2020, la teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 4 du présent article ne s'applique pas aux navires exploités dans la zone de l'Amérique du Nord ou la zone maritime caraïbe des Etats-Unis définie dans le paragraphe 3, construits le 1^{er} août 2011 ou avant cette date qui sont propulsés par des chaudières de propulsion non conçues à l'origine pour fonctionner en permanence au distillat marine ou au gaz naturel. »

Le paragraphe 7 de l'article 213-6.14 « Oxydes de soufre (SOx) et particules » est remplacé comme suit :

« 7. Durant les douze premiers mois qui suivent immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du paragraphe 3 du présent article, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 du présent article et des prescriptions du paragraphe 5 du présent article dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 du présent article (16).

(16) L'exemption de douze mois prévue au paragraphe 7 s'appliquera à la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord jusqu'au 1^{er} août 2012.

L'exemption de douze mois prévue au paragraphe 7 s'appliquera à la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe de l'Amérique du Nord jusqu'au 1^{er} janvier 2014. »

Après l'article 213-6.18 *bis* est créé comme suit une partie IV intitulée « Prescriptions relatives au rendement énergétique des navires » :

« Art. 213-6.19. – Application.

1. Les dispositions de la présente partie s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.

2. Les dispositions de la partie IV ne s'appliquent pas :

- .1 aux 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. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec la partie IV, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

3. Les articles 213-6.20 et 213-6.21 ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire à l'article 213-6.20 et à l'article 213-6.21.

5. Les dispositions du paragraphe 4 du présent article ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2019 ou après cette date ; ou
- .4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à l'article 213-6.02.24, le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date et dans lequel l'article 213-6.05.4.2 et l'article 213-6.05.4.3 de la partie II s'appliquent.

6. L'administration d'une Partie convention MARPOL qui accepte que le paragraphe 4 soit appliqué, ou qui en suspend, en cesse ou en refuse l'application, à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'OMI, qui en informe les Parties au présent protocole.

« Art. 20. – Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu).

1. L'EEDI obtenu doit être calculé pour :

- .1 chaque navire neuf ;
- .2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante ; et
- .3 chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'administration comme un navire nouvellement construit, qui appartient à l'une des catégories mentionnées aux paragraphes 25 à 35 de l'article 213-06.02. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire, indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'administration, soit par une société de classification habilitée dûment autorisée par elle.

2. L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

« Art. 213-06.21. – EEDI requis.

1. Pour chaque :

- .1 navire neuf ;
- .2 navire neuf qui a subi une transformation importante ; et
- .3 navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'administration comme un navire nouvellement construit, qui appartient à l'une des catégories définies aux paragraphes 25 à 31 de l'article 213-06.02 et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEDI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = (1 - X/100) \times \text{valeur de référence}$$

X étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 1 pour l'EEDI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

2. Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 21.1 avec la facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

Tableau 1. – Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI

TYPE DE NAVIRE	TAILLE	PHASE 0 (1 ^{er} janv. 2013 - 31 déc. 2014)	PHASE 1 (1 ^{er} janv. 2015 - 31 déc. 2019)	PHASE 2 (1 ^{er} janv. 2020 - 31 déc. 2024)	PHASE 3 (1 ^{er} janv. 2025 et au-delà)
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-20 (*)	0-30 (*)
Transporteur de gaz	10 000 tpl et plus	0	10	20	30
	2 000 - 10 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-20 (*)	0-30 (*)
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-20 (*)	0-30 (*)
Porte-conteneurs	15 000 tpl et plus	0	10	20	30

TYPE DE NAVIRE	TAILLE	PHASE 0 (1 ^{er} janv. 2013 - 31 déc. 2014)	PHASE 1 (1 ^{er} janv. 2015 - 31 déc. 2019)	PHASE 2 (1 ^{er} janv. 2020 - 31 déc. 2024)	PHASE 3 (1 ^{er} janv. 2025 et au-delà)
	10 000 - 15 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-20 (*)	0-30 (*)
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 - 15 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-15 (*)	0-30 (*)
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 - 5 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-15 (*)	0-30 (*)
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10 (*)	0-20 (*)	0-30 (*)

(*) Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au navire de plus petites dimensions.
« s.o. » signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.

3. Les valeurs de la ligne de référence doivent être calculées comme suit :

Valeur de la ligne de référence = $a \times b \cdot c$.

a , b et c étant les paramètres indiqués dans le tableau 2.

Tableau 2. – Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires

TYPE DE NAVIRE DÉFINI DANS LA RÈGLE 1	A	B	C
2.25 Vraquier	961.79	Port en lourd du navire	0.477
2.26 Transporteur de gaz	1 120.00	Port en lourd du navire	0.456
2.27 Navire-citerne	1 218.80	Port en lourd du navire	0.488
2.28 Porte-conteneurs	174.22	Port en lourd du navire	0.201
2.29 Navire pour marchandises diverses	107.48	Port en lourd du navire	0.216
2.30 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227.01	Port en lourd du navire	0.244
2.31 Transporteur mixte	1 219.00	Port en lourd du navire	0.488

4. Si, de par sa conception, un navire peut relever de plus d'une des définitions de types de navire indiquées au tableau 2, l'EEDI requis du navire doit être l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas).

5. Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manoeuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'OMI.

6. Au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2, l'OMI doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés dans le présent article.

7. L'EEDI requis de la phase 0 est appliqué au navire neuf :

.1 dont le contrat de construction est passé pendant la phase 0 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2019 ; ou

- .2 dont le contrat de construction est passé avant la phase 0 et dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2019 ; ou en l'absence d'un contrat de construction ;
- .3 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2013 ou après cette date et avant le 1^{er} juillet 2015 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2019 ; ou
- .4 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1^{er} juillet 2013 et dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2019.
8. L'EEDI requis de la phase 1 est appliqué au navire neuf :
- .1 dont le contrat de construction est passé pendant la phase 1 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2024 ; ou
- .2 dont le contrat de construction est passé avant la phase 1 et dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2019 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2024 ; ou en l'absence d'un contrat de construction ;
- .3 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date et avant le 1^{er} juillet 2020 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2024 ; ou
- .4 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1^{er} juillet 2015 et dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2019 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2024.
9. L'EEDI requis de la phase 2 est appliqué au navire neuf :
- .1 dont le contrat de construction est passé pendant la phase 2 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2029 ; ou
- .2 dont le contrat de construction est passé avant la phase 2 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2024 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2029 ; ou en l'absence d'un contrat de construction ;
- .3 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2020 ou après cette date et avant le 1^{er} juillet 2025 et dont la livraison s'effectue avant le 1^{er} janvier 2029 ; ou
- .4 dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1^{er} juillet 2020 et dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2024 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2029.
10. L'EEDI requis de la phase 3 est appliqué au navire neuf :
- .1 dont le contrat de construction est passé pendant la phase 3 ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2025 ou après cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2029 ou après cette date.

« Art. 213-06.22. – Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP).

1. Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.

2. Le SEEMP doit être élaboré compte tenu des directives adoptées par l'OMI.

« Art. 213-06-23. – Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires.

Sans objet. »

L'annexe 213-6.A.7 « Zones de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord » est remplacée comme suit :

« 1. Les limites des zones de contrôle des émissions désignées en vertu des articles 213-6.13.6 et 14.3, autres que les zones de la mer Baltique et de la mer du Nord, sont décrites dans la présente annexe.

2. La zone de l'Amérique du Nord comprend :

.1 la zone maritime située au large des côtes Pacifique des Etats-Unis et du Canada, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32° 32' 10" N	117° 06' 11" W
2	32° 32' 04" N	117° 07' 29" W
3	32° 31' 39" N	117° 14' 20" W
4	32° 33' 13" N	117° 15' 50" W
5	32° 34' 21" N	117° 22' 01" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
6	32° 35' 23" N	117° 27' 53" W
7	32° 37' 38" N	117° 49' 34" W
8	31° 07' 59" N	118° 36' 21" W
9	30° 33' 25" N	121° 47' 29" W
10	31° 46' 11" N	123° 17' 22" W
11	32° 21' 58" N	123° 50' 44" W
12	32° 56' 39" N	124° 11' 47" W
13	33° 40' 12" N	124° 27' 15" W
14	34° 31' 28" N	125° 16' 52" W
15	35° 14' 38" N	125° 43' 23" W
16	35° 43' 60" N	126° 18' 53" W
17	36° 16' 25" N	126° 45' 30" W
18	37° 01' 35" N	127° 07' 18" W
19	37° 45' 39" N	127° 38' 02" W
20	38° 25' 08" N	127° 52' 60" W
21	39° 25' 05" N	128° 31' 23" W
22	40° 18' 47" N	128° 45' 46" W
23	41° 13' 39" N	128° 40' 22" W
24	42° 12' 49" N	129° 00' 38" W
25	42° 47' 34" N	129° 05' 42" W
26	43° 26' 22" N	129° 01' 26" W
27	44° 24' 43" N	128° 41' 23" W
28	45° 30' 43" N	128° 40' 02" W
29	46° 11' 01" N	128° 49' 01" W
30	46° 33' 55" N	129° 04' 29" W
31	47° 39' 55" N	131° 15' 41" W
32	48° 32' 32" N	132° 41' 00" W
33	48° 57' 47" N	133° 14' 47" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
34	49° 22' 39" N	134° 15' 51" W
35	50° 01' 52" N	135° 19' 01" W
36	51° 03' 18" N	136° 45' 45" W
37	51° 54' 04" N	137° 41' 54" W
38	52° 45' 12" N	138° 20' 14" W
39	53° 29' 20" N	138° 40' 36" W
40	53° 40' 39" N	138° 48' 53" W
41	54° 13' 45" N	139° 32' 38" W
42	54° 39' 25" N	139° 56' 19" W
43	55° 20' 18" N	140° 55' 45" W
44	56° 07' 12" N	141° 36' 18" W
45	56° 28' 32" N	142° 17' 19" W
46	56° 37' 19" N	142° 48' 57" W
47	58° 51' 04" N	153° 15' 03" W

.2 les zones maritimes situées au large des côtes Atlantique des Etats-Unis, du Canada et de la France (Saint-Pierre-et-Miquelon), et au large des côtes américaines du golfe du Mexique, délimitées par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60° 00' 00" N	64° 09' 36" W
2	60° 00' 00" N	56° 43' 00" W
3	58° 54' 01" N	55° 38' 05" W
4	57° 50' 52" N	55° 03' 47" W
5	57° 35' 13" N	54° 00' 59" W
6	57° 14' 20" N	53° 07' 58" W
7	56° 48' 09" N	52° 23' 29" W
8	56° 18' 13" N	51° 49' 42" W
9	54° 23' 21" N	50° 17' 44" W
10	53° 44' 54" N	50° 07' 17" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
11	53° 04' 59" N	50° 10' 05" W
12	52° 20' 06" N	49° 57' 09" W
13	51° 34' 20" N	48° 52' 45" W
14	50° 40' 15" N	48° 16' 04" W
15	50° 02' 28" N	48° 07' 03" W
16	49° 24' 03" N	48° 09' 35" W
17	48° 39' 22" N	47° 55' 17" W
18	47° 24' 25" N	47° 46' 56" W
19	46° 35' 12" N	48° 00' 54" W
20	45° 19' 45" N	48° 43' 28" W
21	44° 43' 38" N	49° 16' 50" W
22	44° 16' 38" N	49° 51' 23" W
23	43° 53' 15" N	50° 34' 01" W
24	43° 36' 06" N	51° 20' 41" W
25	43° 23' 59" N	52° 17' 22" W
26	43° 19' 50" N	53° 20' 13" W
27	43° 21' 14" N	54° 09' 20" W
28	43° 29' 41" N	55° 07' 41" W
29	42° 40' 12" N	55° 31' 44" W
30	41° 58' 19" N	56° 09' 34" W
31	41° 20' 21" N	57° 05' 13" W
32	40° 55' 34" N	58° 02' 55" W
33	40° 41' 38" N	59° 05' 18" W
34	40° 38' 33" N	60° 12' 20" W
35	40° 45' 46" N	61° 14' 03" W
36	41° 04' 52" N	62° 17' 49" W
37	40° 36' 55" N	63° 10' 49" W
38	40° 17' 32" N	64° 08' 37" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
39	40° 07' 46" N	64° 59' 31" W
40	40° 05' 44" N	65° 53' 07" W
41	39° 58' 05" N	65° 59' 51" W
42	39° 28' 24" N	66° 21' 14" W
43	39° 01' 54" N	66° 48' 33" W
44	38° 39' 16" N	67° 20' 59" W
45	38° 19' 20" N	68° 02' 01" W
46	38° 05' 29" N	68° 46' 55" W
47	37° 58' 14" N	69° 34' 07" W
48	37° 57' 47" N	70° 24' 09" W
49	37° 52' 46" N	70° 37' 50" W
50	37° 18' 37" N	71° 08' 33" W
51	36° 32' 25" N	71° 33' 59" W
52	35° 34' 58" N	71° 26' 02" W
53	34° 33' 10" N	71° 37' 04" W
54	33° 54' 49" N	71° 52' 35" W
55	33° 19' 23" N	72° 17' 12" W
56	32° 45' 31" N	72° 54' 05" W
57	31° 55' 13" N	74° 12' 02" W
58	31° 27' 14" N	75° 15' 20" W
59	31° 03' 16" N	75° 51' 18" W
60	30° 45' 42" N	76° 31' 38" W
61	30° 12' 48" N	77° 18' 29" W
62	29° 25' 17" N	76° 56' 42" W
63	28° 36' 59" N	76° 47' 60" W
64	28° 17' 13" N	76° 40' 10" W
65	28° 17' 12" N	79° 11' 23" W
66	27° 52' 56" N	79° 28' 35" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
67	27° 26' 01" N	79° 31' 38" W
68	27° 16' 13" N	79° 34' 18" W
69	27° 11' 54" N	79° 34' 56" W
70	27° 05' 59" N	79° 35' 19" W
71	27° 00' 28" N	79° 35' 17" W
72	26° 55' 16" N	79° 34' 39" W
73	26° 53' 58" N	79° 34' 27" W
74	26° 45' 46" N	79° 32' 41" W
75	26° 44' 30" N	79° 32' 23" W
76	26° 43' 40" N	79° 32' 20" W
77	26° 41' 12" N	79° 32' 01" W
78	26° 38' 13" N	79° 31' 32" W
79	26° 36' 30" N	79° 31' 06" W
80	26° 35' 21" N	79° 30' 50" W
81	26° 34' 51" N	79° 30' 46" W
82	26° 34' 11" N	79° 30' 38" W
83	26° 31' 12" N	79° 30' 15" W
84	26° 29' 05" N	79° 29' 53" W
85	26° 25' 31" N	79° 29' 58" W
86	26° 23' 29" N	79° 29' 55" W
87	26° 23' 21" N	79° 29' 54" W
88	26° 18' 57" N	79° 31' 55" W
89	26° 15' 26" N	79° 33' 17" W
90	26° 15' 13" N	79° 33' 23" W
91	26° 08' 09" N	79° 35' 53" W
92	26° 07' 47" N	79° 36' 09" W
93	26° 06' 59" N	79° 36' 35" W
94	26° 02' 52" N	79° 38' 22" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
95	25° 59' 30" N	79° 40' 03" W
96	25° 59' 16" N	79° 40' 08" W
97	25° 57' 48" N	79° 40' 38" W
98	25° 56' 18" N	79° 41' 06" W
99	25° 54' 04" N	79° 41' 38" W
100	25° 53' 24" N	79° 41' 46" W
101	25° 51' 54" N	79° 41' 59" W
102	25° 49' 33" N	79° 42' 16" W
103	25° 48' 24" N	79° 42' 23" W
104	25° 48' 20" N	79° 42' 24" W
105	25° 46' 26" N	79° 42' 44" W
106	25° 46' 16" N	79° 42' 45" W
107	25° 43' 40" N	79° 42' 59" W
108	25° 42' 31" N	79° 42' 48" W
109	25° 40' 37" N	79° 42' 27" W
110	25° 37' 24" N	79° 42' 27" W
111	25° 37' 08" N	79° 42' 27" W
112	25° 31' 03" N	79° 42' 12" W
113	25° 27' 59" N	79° 42' 11" W
114	25° 24' 04" N	79° 42' 12" W
115	25° 22' 21" N	79° 42' 20" W
116	25° 21' 29" N	79° 42' 08" W
117	25° 16' 52" N	79° 41' 24" W
118	25° 15' 57" N	79° 41' 31" W
119	25° 10' 39" N	79° 41' 31" W
120	25° 09' 51" N	79° 41' 36" W
121	25° 09' 03" N	79° 41' 45" W
122	25° 03' 55" N	79° 42' 29" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
123	25° 02' 60" N	79° 42' 56" W
124	25° 00' 30" N	79° 44' 05" W
125	24° 59' 03" N	79° 44' 48" W
126	24° 55' 28" N	79° 45' 57" W
127	24° 44' 18" N	79° 49' 24" W
128	24° 43' 04" N	79° 49' 38" W
129	24° 42' 36" N	79° 50' 50" W
130	24° 41' 47" N	79° 52' 57" W
131	24° 38' 32" N	79° 59' 58" W
132	24° 36' 27" N	80° 03' 51" W
133	24° 33' 18" N	80° 12' 43" W
134	24° 33' 05" N	80° 13' 21" W
135	24° 32' 13" N	80° 15' 16" W
136	24° 31' 27" N	80° 16' 55" W
137	24° 30' 57" N	80° 17' 47" W
138	24° 30' 14" N	80° 19' 21" W
139	24° 30' 06" N	80° 19' 44" W
140	24° 29' 38" N	80° 21' 05" W
141	24° 28' 18" N	80° 24' 35" W
142	24° 28' 06" N	80° 25' 10" W
143	24° 27' 23" N	80° 27' 20" W
144	24° 26' 30" N	80° 29' 30" W
145	24° 25' 07" N	80° 32' 22" W
146	24° 23' 30" N	80° 36' 09" W
147	24° 22' 33" N	80° 38' 56" W
148	24° 22' 07" N	80° 39' 51" W
149	24° 19' 31" N	80° 45' 21" W
150	24° 19' 16" N	80° 45' 47" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
151	24° 18' 38" N	80° 46' 49" W
152	24° 18' 35" N	80° 46' 54" W
153	24° 09' 51" N	80° 59' 47" W
154	24° 09' 48" N	80° 59' 51" W
155	24° 08' 58" N	81° 01' 07" W
156	24° 08' 30" N	81° 01' 51" W
157	24° 08' 26" N	81° 01' 57" W
158	24° 07' 28" N	81° 03' 06" W
159	24° 02' 20" N	81° 09' 05" W
160	23° 59' 60" N	81° 11' 16" W
161	23° 55' 32" N	81° 12' 55" W
162	23° 53' 52" N	81° 19' 43" W
163	23° 50' 52" N	81° 29' 59" W
164	23° 50' 02" N	81° 39' 59" W
165	23° 49' 05" N	81° 49' 59" W
166	23° 49' 05" N	82° 00' 11" W
167	23° 49' 42" N	82° 09' 59" W
168	23° 51' 14" N	82° 24' 59" W
169	23° 51' 14" N	82° 39' 59" W
170	23° 49' 42" N	82° 48' 53" W
171	23° 49' 32" N	82° 51' 11" W
172	23° 49' 24" N	82° 59' 59" W
173	23° 49' 52" N	83° 14' 59" W
174	23° 51' 22" N	83° 25' 49" W
175	23° 52' 27" N	83° 33' 01" W
176	23° 54' 04" N	83° 41' 35" W
177	23° 55' 47" N	83° 48' 11" W
178	23° 58' 38" N	83° 59' 59" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
179	24° 09' 37" N	84° 29' 27" W
180	24° 13' 20" N	84° 38' 39" W
181	24° 16' 41" N	84° 46' 07" W
182	24° 23' 30" N	84° 59' 59" W
183	24° 26' 37" N	85° 06' 19" W
184	24° 38' 57" N	85° 31' 54" W
185	24° 44' 17" N	85° 43' 11" W
186	24° 53' 57" N	85° 59' 59" W
187	25° 10' 44" N	86° 30' 07" W
188	25° 43' 15" N	86° 21' 14" W
189	26° 13' 13" N	86° 06' 45" W
190	26° 27' 22" N	86° 13' 15" W
191	26° 33' 46" N	86° 37' 07" W
192	26° 01' 24" N	87° 29' 35" W
193	25° 42' 25" N	88° 33' 00" W
194	25° 46' 54" N	90° 29' 41" W
195	25° 44' 39" N	90° 47' 05" W
196	25° 51' 43" N	91° 52' 50" W
197	26° 17' 44" N	93° 03' 59" W
198	25° 59' 55" N	93° 33' 52" W
199	26° 00' 32" N	95° 39' 27" W
200	26° 00' 33" N	96° 48' 30" W
201	25° 58' 32" N	96° 55' 28" W
202	25° 58' 15" N	96° 58' 41" W
203	25° 57' 58" N	97° 01' 54" W
204	25° 57' 41" N	97° 05' 08" W
205	25° 57' 24" N	97° 08' 21" W
206	25° 57' 24" N	97° 08' 47" W

.3 la zone maritime située au large des côtes des îles hawaïennes de Hawaï, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai, et Kahoolawe, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22° 32' 54" N	153° 00' 33" W
2	23° 06' 05" N	153° 28' 36" W
3	23° 32' 11" N	154° 02' 12" W
4	23° 51' 47" N	154° 36' 48" W
5	24° 21' 49" N	155° 51' 13" W
6	24° 41' 47" N	156° 27' 27" W
7	24° 57' 33" N	157° 22' 17" W
8	25° 13' 41" N	157° 54' 13" W
9	25° 25' 31" N	158° 30' 36" W
10	25° 31' 19" N	159° 09' 47" W
11	25° 30' 31" N	159° 54' 21" W
12	25° 21' 53" N	160° 39' 53" W
13	25° 00' 06" N	161° 38' 33" W
14	24° 40' 49" N	162° 13' 13" W
15	24° 15' 53" N	162° 43' 08" W
16	23° 40' 50" N	163° 13' 00" W
17	23° 03' 20" N	163° 32' 58" W
18	22° 20' 09" N	163° 44' 41" W
19	21° 36' 45" N	163° 46' 03" W
20	20° 55' 26" N	163° 37' 44" W
21	20° 13' 34" N	163° 19' 13" W
22	19° 39' 03" N	162° 53' 48" W
23	19° 09' 43" N	162° 20' 35" W
24	18° 39' 16" N	161° 19' 14" W
25	18° 30' 31" N	160° 38' 30" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
26	18° 29' 31" N	159° 56' 17" W
27	18° 10' 41" N	159° 14' 08" W
28	17° 31' 17" N	158° 56' 55" W
29	16° 54' 06" N	158° 30' 29" W
30	16° 25' 49" N	157° 59' 25" W
31	15° 59' 57" N	157° 17' 35" W
32	15° 40' 37" N	156° 21' 06" W
33	15° 37' 36" N	155° 22' 16" W
34	15° 43' 46" N	154° 46' 37" W
35	15° 55' 32" N	154° 13' 05" W
36	16° 46' 27" N	152° 49' 11" W
37	17° 33' 42" N	152° 00' 32" W
38	18° 30' 16" N	151° 30' 24" W
39	19° 02' 47" N	151° 22' 17" W
40	19° 34' 46" N	151° 19' 47" W
41	20° 07' 42" N	151° 22' 58" W
42	20° 38' 43" N	151° 31' 36" W
43	21° 29' 09" N	151° 59' 50" W
44	22° 06' 58" N	152° 31' 25" W
45	22° 32' 54" N	153° 00' 33" W

3. La zone maritime caraïbe des Etats-Unis comprend :

.1 la zone maritime située au large des côtes atlantique et caraïbe de l'Etat libre associé de Porto Rico et des îles Vierges des Etats-Unis qui est délimitée par les lignes géodésiques reliant les coordonnées suivantes :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	17° 18,37' N	67° 32,14' W
2	19° 11,14' N	67° 26,45' W
3	19° 30,28' N	65° 16,48' W
4	19° 12,25' N	65° 06,08' W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
5	18° 45,13' N	65° 00,22' W
6	18° 41,14' N	64° 59,33' W
7	18° 29,22' N	64° 53,51' W
8	18° 27,35' N	64° 53,22' W
9	18° 25,21' N	64° 52,39' W
10	18° 24,30' N	64° 52,19' W
11	18° 23,51' N	64° 51,50' W
12	18° 23,42' N	64° 51,23' W
13	18° 23,36' N	64° 50,17' W
14	18° 23,48' N	64° 49,41' W
15	18° 24,11' N	64° 49,00' W
16	18° 24,28' N	64° 47,57' W
17	18° 24,18' N	64° 47,01' W
18	18° 23,13' N	64° 46,37' W
19	18° 22,37' N	64° 45,20' W
20	18° 22,39' N	64° 44,42' W
21	18° 22,42' N	64° 44,36' W
22	18° 22,37' N	64° 44,24' W
23	18° 22,39' N	64° 43,42' W
24	18° 22,30' N	64° 43,36' W
25	18° 22,25' N	64° 42,58' W
26	18° 22,26' N	64° 42,28' W
27	18° 22,15' N	64° 42,03' W
28	18° 22,22' N	64° 40,60' W
29	18° 21,57' N	64° 40,15' W
30	18° 21,51' N	64° 38,23' W
31	18° 21,22' N	64° 38,16' W
32	18° 20,39' N	64° 38,33' W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
33	18° 19,15' N	64° 38,14' W
34	18° 19,07' N	64° 38,16' W
35	18° 17,23' N	64° 39,38' W
36	18° 16,43' N	64° 39,41' W
37	18° 11,33' N	64° 38,58' W
38	18° 03,02' N	64° 38,03' W
39	18° 02,56' N	64° 29,35' W
40	18° 02,51' N	64° 27,02' W
41	18° 02,30' N	64° 21,08' W
42	18° 02,31' N	64° 20,08' W
43	18° 02,03' N	64° 15,57' W
44	18° 00,12' N	64° 02,29' W
45	17° 59,58' N	64° 01,04' W
46	17° 58,47' N	63° 57,01' W
47	17° 57,51' N	63° 53,54' W
48	17° 56,38' N	63° 53,21' W
49	17° 39,40' N	63° 54,53' W
50	17° 37,08' N	63° 55,10' W
51	17° 30,21' N	63° 55,56' W
52	17° 11,36' N	63° 57,57' W
53	17° 04,60' N	63° 58,41' W
54	16° 59,49' N	63° 59,18' W
55	17° 18,37' N	67° 32,14' W

Art. 5. – Le présent arrêté est applicable en Polynésie française, dans les îles de Wallis et Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités et exercées par elles en application des statuts les régissant.

Art. 6. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2013.

Art. 7. – La directrice des affaires maritimes est chargée, en ce qui la concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 décembre 2012.

Pour le ministre et par délégation :
La directrice des affaires maritimes,
R. BRÉHIER