

Baccalauréats professionnels "Métiers de la mer"

E503 Réglementation des activités maritimes et développement durable

Durée : 2 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) est rigoureusement interdit.

Nota :

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence. De même, si cela le (la) conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il(elle) doit la (ou les) mentionner explicitement.

La copie rendue ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, il convient de s'abstenir de signer ou d'identifier le document.

Tourner la page

Page 1 sur 13

1^{re} QUESTION (valeur = 4)

Cette question concerne le métier de marin. Les réponses se feront en utilisant vos connaissances et les informations fournies sur l'annexe support 1.

1 (valeur = 0,5)

Définir le contrat d'engagement maritime.

2 (valeur = 2,5)

2.1 (valeur = 0,5)

Donner la raison pour laquelle le marin dispose d'un délai avant de signer un contrat d'engagement maritime.

2.2 (valeur = 0,5)

Citer les cocontractants d'un contrat d'engagement maritime.

2.3 (valeur = 0,5)

Préciser la spécificité d'un contrat d'engagement maritime au voyage.

2.4 (valeur = 0,5)

Expliquer le rôle de la période d'essai sur un contrat d'engagement maritime.

2.5 (valeur = 0,5)

Identifier l'autorité maritime compétente de l'État en charge de la conciliation préalable concernant un litige sur l'exécution d'un contrat d'engagement maritime.

3 (valeur = 1)

Apporter deux clauses supplémentaires figurant obligatoirement sur le contrat d'engagement maritime autres que celles déjà citées sur l'annexe support 1.

2^e QUESTION (valeur = 4)

Cette question concerne l'encadrement administratif des marins. Les réponses se feront en utilisant vos connaissances et les informations fournies sur l'annexe support 2.

1 (valeur = 0,5)

Donner le rôle de l'établissement national des invalides de la marine (ENIM).

2 (valeur = 2,5)

2.1 (valeur = 0,5)

Définir le salaire forfaitaire d'une catégorie d'embarquement.

2.2 (valeur = 0,5)

Préciser les formalités administratives à effectuer par l'employeur pour un marin victime d'un accident du travail maritime.

2.3 (valeur = 0,5)

Citer la formalité administrative à effectuer par le marin en situation de maladie professionnelle.

2.4 (valeur = 0,5)

Identifier la structure compétente pour accompagner le marin en situation d'arrêt de travail en cas de difficultés.

2.5 (valeur = 0,5)

Expliquer les ressources dont dispose le marin au cours de son arrêt de travail pour un accident du travail maritime.

3 (valeur = 1)

3.1 (valeur = 0,5)

Donner le rôle de la caisse de retraite des marins.

3.2 (valeur = 0,5)

Donner le rôle de la caisse générale de prévoyance.

Tourner la page

3^e QUESTION (valeur = 3)

Cette question concerne le régime disciplinaire et pénal. Les réponses se feront en utilisant vos connaissances et les informations fournies sur l'annexe support 3.

1 (valeur = 1)

Citer le code traitant de la loi relative à la répression en matière maritime.

2 (valeur = 2)

2.1 (valeur = 1)

Indiquer quatre des principales étapes que doit suivre le capitaine en cas de faute contre la discipline commise par l'un de ses marins.

2.2 (valeur = 1)

Préciser deux exemples de fautes commises contre la discipline à bord.

4^e QUESTION (valeur = 4)

Cette question concerne le navire. Les réponses se feront en utilisant vos connaissances et les informations fournies sur l'annexe support 4.

1 (valeur = 1)

Énoncer les quatre éléments d'identification d'un navire d'après le code des transports.

2 (valeur = 2)

2.1 (valeur = 1)

Citer les quatre genres de navigation attachés au permis d'armement commerce.

2.2 (valeur = 1)

Citer les quatre genres de navigation attachés au permis d'armement pêche.

3 (valeur = 1)

3.1 (valeur = 0,5)

Donner le rôle d'une commission régionale de sécurité.

3.2 (valeur = 0,5)

Donner le rôle d'une société de classification.

5^e QUESTION (valeur = 5)

Répondre à l'aide de vos connaissances et des informations fournies sur l'annexe support 5.

1 (valeur = 1)

Préciser le rôle de la convention MARPOL.

2 (valeur = 2)

2.1 (valeur = 1)

Définir le certificat EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention) d'un navire.

2.2 (valeur = 1)

Définir le certificat IOPP (International Oil Pollution Prevention) d'un navire.

3 (valeur = 1)

Expliquer succinctement le plan SOPEP (Ship Oil Pollution Emergency Plan) d'un navire.

4 (valeur = 0,5)

Donner la définition du terme « molysmologie ».

5 (valeur = 0,5)

Préciser un rôle du « dégazage » à bord d'un navire transporteur de vrac liquide.

ANNEXE SUPPORT 1

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Extraits de la fiche d'information de juin 2020 relatif au contrat d'engagement maritime de la DREETS* de Bretagne :

« ... Le marin signe un contrat de travail appelé contrat d'engagement maritime. Il en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de le signer. Le contrat est écrit, il précise la date d'embauche. Il est rédigé en français et, dans le cas d'un salarié étranger, dans sa langue sur sa demande. Le contrat est rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

L'identité des cocontractants est la plus précise possible :

- Pour l'armateur ou l'employeur : numéro siret, adresse, nom et qualité du signataire, navire(s) ; références ENIM, de la convention collective et/ou des accords collectifs applicables...
- Pour le marin : autorisation du représentant légal si mineur ; N° de marin aptitude médicale, qualification professionnelle, classification conventionnelle... »

« ... Les clauses qui doivent obligatoirement figurer sur le contrat :

- La nature du contrat et sa durée. Le contrat peut être conclu à durée indéterminée, à durée déterminée ou au voyage ;
- Le service pour lequel le marin est engagé et les fonctions qu'il exerce ;
- Le montant des salaires, congés et accessoires... »

« ... Le contrat peut faire figurer également, en fonctions des circonstances les clauses suivantes (liste non exhaustive) :

- Une période d'essai...
- Autres clauses telles que : La clause de mobilité, de non concurrence, de dédit formation, de discrétion, d'usage et de restitution du matériel, de port des équipements de protection...
Ces différentes clauses sont légales mais nécessitent de respecter certaines règles de droit... »

« ... Tout litige qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le tribunal judiciaire. Y compris pour le capitaine, il doit y avoir tentative de conciliation préalable devant l'autorité maritime compétente de l'État... Le capitaine détient à bord une liste d'équipage, une copie des contrats de travail, la convention collective et accords d'entreprise. Il présente l'ensemble aux agents de contrôle sur demande... »

* Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités.

Source : <https://bretagne.dreets.gouv.fr>

ANNEXE SUPPORT 2

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Extraits de la fiche d'information de juin 2021 de l'Enim relatif à l'arrêt de travail pour accident du travail maritime ou maladie professionnelle :

« ... Parce que votre état de santé le nécessite, le médecin ou le praticien hospitalier vous a prescrit un arrêt de travail pour accident en cours de navigation ou maladie professionnelle. Pendant cet arrêt de travail, l'Enim vous verse des indemnités journalières qui compensent en partie la perte de votre salaire. Celles-ci sont calculées sur la base du salaire forfaitaire de votre catégorie d'embarquement... »

« ... C'est à votre employeur de transmettre à l'Enim le formulaire RPM102 (rapport de blessure, maladie ou décès). Celui-ci est disponible en ligne, directement sur son Espace personnel Enim... En cas de maladie professionnelle, vous devez remplir le formulaire de demande de reconnaissance de maladie professionnelle (RPM 103), disponible sur votre Espace personnel Enim... »

« ... Mes obligations pendant mon arrêt de travail :

- Vous ne devez pas travailler ;
- Vous devez respecter les heures de présence obligatoire à votre domicile : 9h - 11h et 14h - 16h (sauf cas particuliers).
- Vous devez vous présenter aux contrôles et suivre le protocole de soins prescrit par le médecin.
- Si vous souhaitez vous absenter du département, faites-en la demande préalable à l'Enim 15 jours avant votre départ.
- À l'issue de votre arrêt de travail, adressez votre certificat médical final à l'Enim... »

« ... Pendant votre arrêt de travail, votre salaire est maintenu en totalité par votre employeur pendant un mois à compter du lendemain de votre débarquement ou rapatriement (sauf si votre employeur est exonéré de cette obligation). À partir du deuxième mois, vous percevez des indemnités journalières de la part de l'Enim, à hauteur des deux tiers du salaire forfaitaire de votre catégorie d'embarquement... »

« ... Après une absence ou un arrêt de travail d'au moins 30 jours, vous devez consulter le médecin des gens de mer avant de reprendre votre travail... »

« ... Un médecin ou un praticien hospitalier constate votre incapacité à travailler et prescrit l'arrêt et les prolongations éventuelles. Le contrôle médical de l'Enim détermine si votre arrêt de travail est médicalement justifié. Le Service de santé des gens de mer détermine votre aptitude à reprendre votre activité à l'issue de votre arrêt. Il peut préconiser des aménagements de poste ou des restrictions à certaines fonctions. Le service social maritime peut vous accompagner tout au long de votre arrêt et proposer une évaluation de votre situation suite à d'éventuelles difficultés administratives, professionnelles ou financières... »

Source : <https://www.enim.eu/sante/larret-de-travail-pour-accident-du-travail-maritime-ou-maladie-professionnelle>

ANNEXE SUPPORT 3

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Extraits du Code des transports (relatif à la partie réglementaire, cinquième partie transport et navigation maritimes, livre V les gens de mer, titre III la collectivité du bord, chapitre Ier police intérieure et discipline à bord) d'avril 2022 :

« ... Section 1 : Enquête de bord (Articles R5531-1 à R5531-4)

Article R5531-1 Pour l'application de l'article L. 5531-2, le capitaine constate, après l'enquête menée contrairement prévue à l'article R. 5531-2, toutes fautes contre la discipline commises par des membres de l'équipage, définies à l'article R. 5531-5. Le capitaine mentionne sur le livre de bord toute ouverture d'enquête de bord effectuée en application du présent chapitre.

Article R5531-2 Lorsque le capitaine constate ou a connaissance d'un fait susceptible de constituer une faute contre la discipline, il entend l'intéressé au plus tard dans les vingt-quatre heures de l'ouverture de l'enquête de bord, ainsi que des témoins ou toute personne susceptible d'éclairer les circonstances. Il s'assure, dans la langue de travail à bord, de la bonne compréhension par la personne mise en cause des faits qui lui sont reprochés. La personne mise en cause peut se faire assister par tout représentant du personnel ou toute personne majeure embarquée. Elle a accès aux moyens de communication du bord lui permettant d'informer ses proches et d'assurer sa défense.

Article R5531-3 Le capitaine rédige un rapport d'enquête de bord qui précise la nature des faits reprochés et reporte les déclarations de l'intéressé et des personnes entendues. L'intéressé est invité par le capitaine à le signer. En cas de refus, il en est fait mention au rapport. Le capitaine remet à l'intéressé une copie du rapport et le mentionne au livre de bord.

Article R5531-4 Le capitaine transmet le rapport d'enquête de bord au directeur interrégional de la mer du lieu d'immatriculation du navire au plus tard au retour du navire dans un port. Si les faits sont établis et de nature à justifier une consigne, au sens de l'article L. 5523-5, le capitaine le mentionne dans son rapport.

Section 2 : Fautes et sanctions disciplinaires (Articles R5531-5 à R5531-8)

Sous-section 1 : Manquements professionnels et comportements de nature à perturber la vie collective à bord (Article R5531-5)

Article R5531-5 Pour l'application de l'article L. 5531-4, les manquements professionnels et les comportements de nature à perturber la vie collective à bord, constitutifs de fautes contre la discipline, sont les suivants :

La désobéissance à un ordre concernant le service relatif à la sécurité maritime, à la sûreté, à la protection de l'environnement et à la lutte contre les pollutions, aux règlements portuaires, à la conduite, l'exploitation, l'entretien ou la manœuvre du navire ; L'ivresse à bord, le dépassement de l'alcoolémie maximale mentionnée à l'article L. 5531-21, l'introduction irrégulière de boissons alcoolisées à bord, l'introduction irrégulière à bord ou l'usage illicite de substances ou de plantes classées comme stupéfiants ; L'absence

Tourner la page

irrégulière du service ou du bord d'un marin, notamment la descente à terre sans autorisation ou l'emploi non autorisé d'une embarcation ou d'une annexe du navire ; Les voies de fait, à bord ou à terre ; Tout comportement de nature à nuire à la sécurité du bâtiment, des installations portuaires et des personnes ; Les comportements de harcèlement moral ou sexuel ; Les trafics et vols commis à bord et la dégradation volontaire de matériel ; Le non-respect des conditions d'une consigne infligée en application de l'article L. 5531-5 ; Les violences aux personnes ; Tout autre comportement portant atteinte à l'ordre public, aux bonnes mœurs ou à la réputation de l'entreprise d'armement maritime ou de la station de pilotage.

Sous-section 2 : Sanction disciplinaire décidée par l'autorité administrative (Article R5531-6)

Article R5531-6 Le directeur interrégional de la mer, saisi par le capitaine en application de l'article R. 5531-4, prononce à l'encontre de l'intéressé une des sanctions prévues à l'article L. 5531-5, à moins qu'il estime que les faits reprochés relèvent de l'enquête disciplinaire prévue à l'article R. 5524-6 et ouvre, sur ce fondement, une telle enquête. Le directeur interrégional de la mer informe l'intéressé, par tout moyen permettant de conférer date certaine à la réception de cette information, de la sanction le concernant ainsi que, s'il y a lieu, de ses modalités d'exécution. Le capitaine du navire s'assure s'il y a lieu de cette information et en fait mention au livre de bord. L'intéressé est invité par le capitaine à le signer. En cas de refus, il en est fait mention au rapport. Ce refus ne fait pas obstacle à l'exécution de la sanction.

Sous-section 3 : Définition et modalité de la consigne au sens de l'article L. 5531-5 (Articles R5531-7 à R5531-8)

Article R5531-7 La consigne mentionnée à l'article L. 5531-5, prononcée par le directeur interrégional de la mer au titre de l'article R. 5531-6, consiste en l'interdiction pour l'intéressé de se présenter dans les lieux de travail à bord, notamment à la passerelle, aux machines ou sur les ponts, sous réserve de l'alinéa suivant. Sur instruction du directeur interrégional de la mer, le capitaine fixe les modalités de la consigne compte tenu des aménagements à bord, notamment les accès aux lieux de vie du navire et le droit d'accéder aux ponts au minimum deux heures par jour. Il mentionne la consigne et ses modalités de mise en œuvre au livre de bord. Il s'assure, dans la langue de travail à bord, de la bonne compréhension par la personne consignée de la sanction qui lui est infligée.

Article R5531-8 La consigne ne peut être mise en œuvre que pendant la période d'embarquement du marin au cours de laquelle les faits ont été commis, et prend fin à son expiration. En escale, la personne consignée ne peut être privée de toute permission de descente à terre. Toutefois, cette permission est accordée par le capitaine qui en fixe la durée et les modalités... »

ANNEXE SUPPORT 4

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Extrait de l' Arrêté du 11 août 2020 relatif aux genres de navigation mis à jour d'avril 2022 :

« ... Chapitre IER : Genres de navigation attachés au permis d'armement « commerce » (Articles 1 à 8)

Section 1 : Navigation au long cours (Articles 1 à 3)

Article 1 Est réputé au long cours la navigation au départ d'un port de la France métropolitaine et de la Corse au-delà de la zone délimitée comme suit : Au Nord : latitude 72° 00' N ; A l'Ouest : une ligne suivant le méridien de 012° 40' O depuis le parallèle 72° 00' N jusqu'à celui de 30° 00' N, ce dernier parallèle jusqu'à 027° 00' O, le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle de 10° 00' N ; Au Sud : latitude 10° 00' N ; A l'Est : longitude 046° 20' E.

Article 2 Est également réputée au long cours la navigation au départ d'un port de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane la navigation pratiquée au-delà de la zone définie comme suit : Au Nord : latitude 52° 00' N (limite septentrionale de Terre-Neuve) ; A l'Ouest : continent américain ; Au Sud : latitude 05° 00' S (cap Saint-Roch) ; A l'Est : longitude 032° 40' O.

Article 3 Est également réputée au long cours la navigation pratiquée au départ d'un port de La Réunion et de Mayotte la navigation pratiquée au-delà de la zone définie comme suit : 1° La mer Rouge jusqu'à Suez inclusivement. 2° Dans l'océan Indien, la zone définie comme suit : Au Nord : latitude 15° 00' N ; A l'Ouest : longitude 005° 00' E ; Au Sud : latitude 37° 00' S ; A l'Est : longitude 065° 00' E.

Section 2 : Autre genres de navigation au commerce (Articles 4 à 6)

Article 4 Est réputée cabotage international la navigation pratiquée en deçà des limites de la navigation au long cours définies à la section 1 du présent chapitre, entre ports français et ports étrangers, ou entre ports étrangers.

Article 5 Est réputée cabotage national la navigation pratiquée dans les limites décrites comme suit : 1° La navigation pratiquée entre ports de la France continentale, entre ports de la Corse et entre ports de la France continentale et ports de la Corse. 2° La navigation pratiquée entre les ports de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et des îles françaises situées au long des côtes de ces départements. 3° La navigation pratiquée entre les ports de La Réunion et de Mayotte.

Article 6 Est réputée navigation côtière la navigation pratiquée par les navires suivants : 1° Navires d'une jauge brute au plus égale à 300 tonneaux ne s'éloignant pas de plus de 100 milles comptés soit du port d'attache, soit si le port d'attache est situé dans un cours d'eau en amont de la limite de la mer, à partir de cette limite et ne s'écartent pas plus de 20 milles des côtes ; 2° Chalands et autres engins de tout tonnage remorqués en mer ; 3° Navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et rades.

Tourner la page

Section 3 : Genres de navigation assimilés aux genres de navigation au commerce (Articles 7 à 8)

Article 7 Est réputée au pilotage la navigation pratiquée par les bateaux-pilotes, à l'exclusion des bateaux de servitudes de la station.

Article 8 Les remorques, les navires de lamanage et les navires de plaisance professionnelle pratiquent des navigations assimilées à celles définies aux sections 1 et 2 du présent chapitre.

Chapitre II : Genres de navigation attachés au permis d'armement « pêche » (Articles 9 à 14)

Section 1 : Genres de navigation à la pêche (Articles 9 à 12)

Article 9 Est réputée petite pêche la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à vingt-quatre heures.

Article 10 Est réputée pêche côtière la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à quatre-vingt-seize heures mais supérieure à vingt-quatre heures.

Article 11 Est réputée pêche au large la navigation de pêche pratiquée par des navires s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à quatre-vingt-seize heures lorsqu'elle ne répond pas à la définition de la grande pêche.

Article 12 Est réputée grande pêche la navigation de pêche pratiquée : 1° Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1200 (UMS) ; 2° Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 (UMS) s'absentant habituellement plus de vingt jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement.

Si, pour un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 (UMS) s'absentant habituellement pendant moins de vingt jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement, ce dernier port est situé à plus de vingt jours du port d'armement, la navigation accomplie pour assurer la conduite à destination ou en provenance du port d'armement est considéré comme navigation de grande pêche... »

ANNEXE SUPPORT 5

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Extraits de la fiche d'information de l'OMI* relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

« ... La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires, tant accidentelle que découlant d'opérations de routine, et comporte actuellement six annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

Annexe I Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures (entrée en vigueur le 2 octobre 1983). Cette annexe porte sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures liée à l'exploitation ainsi qu'aux rejets accidentels; les amendements de 1992 ont rendu obligatoire la double coque pour les pétroliers neufs et ont fixé un calendrier pour doter progressivement les navires-citernes existants d'une double coque, lequel a été ensuite révisé en 2001 et 2003.

Annexe II Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (entrée en vigueur le 2 octobre 1983). Cette annexe précise les critères applicables aux rejets et décrit les mesures de prévention de la pollution par des substances liquides nocives transportées en vrac ; quelque 250 substances ont été évaluées et portées sur la liste annexée à la Convention ; leurs résidus doivent être déchargés uniquement dans des installations de réception, jusqu'à ce que certaines concentrations et conditions (qui varient selon la catégorie des substances) soient atteintes. Dans tous les cas, aucun rejet de résidus contenant des substances nocives n'est autorisé à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

Annexe III Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis (entrée en vigueur le 1er juillet 1992). Cette annexe contient des prescriptions générales relatives à l'établissement de normes précises en matière d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de documents, d'arrimage, de limites quantitatives, d'exceptions et de notifications. Aux fins de cette annexe, on entend par "substances nuisibles" les substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), ou encore qui satisfont aux critères énoncés dans son appendice.

Tourner la page

Annexe IV Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (entrée en vigueur le 27 septembre 2003). Cette annexe contient des prescriptions visant à prévenir la pollution des mers par les eaux usées; le rejet des eaux usées dans la mer est interdit, sauf lorsque le navire utilise une installation approuvée de traitement des eaux usées ou rejette les eaux usées, après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé, à une distance de plus de trois milles marins de la terre la plus proche; les eaux usées non broyées et non désinfectées doivent être rejetées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche.

Annexe V Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (entrée en vigueur le 31 décembre 1988). Cette annexe traite des différents types d'ordures et précise à quelle distance de la terre et selon quelles modalités ces ordures peuvent être évacuées ; la disposition la plus importante de l'Annexe est l'interdiction totale de jeter à la mer des matières plastiques, sous quelque forme que ce soit.

Annexe VI Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires (entrée en vigueur le 19 mai 2005). Cette annexe fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires et interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone ; dans certaines zones désignées de contrôle des émissions, les normes de contrôle des SOx, des NOx et des particules sont plus rigoureuses. Un chapitre adopté en 2011 traite des mesures techniques et opérationnelles obligatoires relatives au rendement énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires... »

* Organisation maritime internationale.

Source : [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\)](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL))