



BULLETIN DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Bulletin-N° 14/2025
Date : 2025-10-09
A - M - J

Nous fournissons les bulletins de la sécurité des navires à la communauté maritime. Visitez notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/bsn-ssb pour voir les bulletins existants et aussi vous inscrire pour recevoir par courriel les nouveaux bulletins.



Sujet : Navires équipés de systèmes de limitation de puissance de l'arbre ou du moteur (ShaPoli/EPL) naviguant dans toutes les eaux, y compris les Zones de Pilotage Obligatoire (ZPO)

Portée

Le présent bulletin s'adresse aux exploitants de navires équipés de systèmes de limitation de puissance de l'arbre (ShaPoLi) ou de limitation de puissance du moteur (EPL) lorsqu'ils entrent, quittent ou naviguent dans toutes les eaux, y compris les Zones de Pilotage Obligatoire (ZPO).

But

Informar les exploitants de navires de leurs responsabilités en vertu des directives de 2021 concernant les systèmes ShaPoLi/EPL afin de se conformer aux exigences de l'Indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI), et fournir des directives opérationnelles supplémentaires aux navires naviguant dans toutes les eaux, y compris lors de l'entrée, de la sortie et de la navigation dans les ZPO.

Contexte

En 2021, l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) a été révisée afin d'introduire des mesures techniques et opérationnelles obligatoires visant à réduire l'intensité carbone du transport maritime international. Ces mesures sont entrées en vigueur en novembre 2022 et comprennent la règle 25 de l'annexe VI de MARPOL, qui rend obligatoire l'Indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) pour les navires opérant dans toutes les eaux.

Mots clés :

1. EPL/ShaPoLi
2. MARPOL
3. EEXI

Les demandes de renseignements sur le présent bulletin doivent être adressées comme suit :

AMSE
Transports Canada
Sécurité et sûreté maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 11^{ème} étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Contactez-nous au : securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca ou 1-855-859-3123 (Sans frais).



Pour s’y conformer, de nombreux navires ont peut-être choisi de s’équiper de systèmes ShaPoLi ou EPL, qui intègrent un dispositif de dérogation destiné à être utilisé dans des situations d’urgence décrites ci-après. Lorsqu’ils ne sont pas désactivés, ces systèmes limitent la puissance de l’arbre ou la puissance du moteur à un niveau prédéterminé, assurant ainsi que le navire fonctionne dans les limites de son EEXI et réduit sa consommation de carburant ainsi que ses émissions de gaz à effet de serre.

Les navires équipés de systèmes ShaPoLi ou EPL présentent des différences de performance selon que le système est activé ou désactivé. La pleine puissance de l’arbre ou du moteur permet au navire d’exploiter tout son potentiel, ce qui est essentiel pour éviter des situations à haut risque telles que les collisions, les abordages, les embardées, les échouements ou toute autre situation d’urgence. Les ZPO constituent des zones à haut risque en raison de conditions de navigation complexes et de situations dangereuses difficiles, où les scénarios à haut risque mentionnés ci-dessus sont amplifiés.

Ce que vous devez savoir

Navires équipés de systèmes de limitation de la puissance de l'arbre ou du moteur (ShaPoli/EPL) et opérant dans toutes les eaux

- Conformément aux directives de 2021 sur les systèmes ShaPoLi/EPL visant à satisfaire aux exigences EEXI et à l’utilisation d’une réserve de puissance, il est rappelé aux exploitants de navires, y compris au capitaine et à l’équipage, les points suivants :
 - **Section 3.1** L'utilisation d'une réserve de puissance n'est autorisée que pour garantir la sécurité du navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer, conformément à la règle 3.1 de l'annexe VI de MAPROL. Ces situations peuvent inclure l'exploitation dans des conditions météorologiques défavorables et dans des eaux prises par glaces, participation à des opérations de recherche et de sauvetage, mesures destinées à éviter les pirates et entretien des moteurs ;
 - **Section 3.2** Toute utilisation d'une réserve de puissance doit être consignée dans la page d'enregistrement du manuel sur le contrôle à bord (OMM), y compris les informations relatives à la raison de l'utilisation ;
 - **Section 3.3** Lorsque le dépassement des limitations de la puissance du moteur/puissance de l'arbre est activé mais que les réserves de puissance ne sont ensuite pas utilisées, il faudrait consigner cet événement dans les journaux de bord de la passerelle et de la salle des machines;
 - **Section 3.4** Lorsqu'une réserve de puissance a été utilisée, le navire doit informer sans délai l'Organisation Reconnu (OR) en lui communiquant les informations requises au point 3.2 ci-dessus, ainsi que l'obligation de faire un rapport annuel ; et
 - **Section 3.5** Une fois que les risques ont été atténués, Le système ShaPoli/EPL devrait être réactivé ou remplacé immédiatement par l'équipage. La réactivation ou le remplacement du système ShaPoli/EPL devrait être confirmé (par exemple, validation du blocage mécanique) avec des preuves à l'appui (par exemple, registre de la

puissance du moteur, photo prise à l'occasion du réenclenchement du blocage mécanique) dès que possible.

Navires équipés de systèmes de limitation de la puissance de l'arbre ou du moteur (ShaPoli/EPL) entrant, sortant et opérant dans une ZPO

- En plus des informations ci-dessus, les navires équipés de systèmes de limitation de puissance de l'arbre ou du moteur et entrant, sortant ou naviguant dans une ZPO doivent prendre connaissance des informations de cette section.
- Lors de l'échange d'informations entre le capitaine et le pilote (Master–Pilot Exchange), le capitaine doit informer le pilote si un système EPL ou ShaPoLi est installé à bord du navire et la machine de propulsion principale doit être disponible pour répondre immédiatement à l'ensemble des commandes de manœuvre afin d'assurer la sécurité de la navigation, et de prévenir des situations à haut risque telles que collisions, allisions, embardées, échouements ou toute situation d'urgence décrite dans ce BSN, nécessitant une désactivation du système par le capitaine du navire ou l'officier responsable de la veille à la navigation.
- Une fiche-pilote doit être affichée, indiquant clairement toute différence de performance du navire lorsque le système est activé ou désactivé.
- Des avis et directives des Administrations de Pilotage Canadiennes et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent sont disponibles pour référence complémentaires :
 - [Avis 04/2024 - Limiteurs de puissance du moteur et de l'arbre](#) (le 16 juillet 2024)
 - [Avis à l'industrie – Limiteur de Puissance Moteur](#)
 - Avis de la Voie maritime No.7- [Navires équipés de systèmes de limitation de la puissance du moteur ou de la puissance sur l'arbre](#)