



Mediterranean
Action Plan
Barcelona
Convention



**MEDITERRANEAN ACTION PLAN (MAP)
REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE CENTRE FOR THE
MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)**

Sixteenth Meeting of the Focal Points of the Regional
Marine Pollution Emergency Response Centre for the
Mediterranean Sea (REMPEC)

REMPEC/WG.61/INF.19

24 March 2025

Original: English only

Sliema, Malta, 13-15 May 2025

Agenda Item 7: Air pollution from ships

Leaflet on the Effective Implementation of the Mediterranean Sea Emission Control Area for sulphur oxides and particulate matter (Med SO_x ECA)

For environmental and cost-saving reasons, this document will not be printed and is made available in electronic format only. Delegates are encouraged to consult the document in its electronic format and limit printing.

Note by the Secretariat

This document presents the digital leaflet produced by the Secretariat on the Effective Implementation of the Mediterranean Sea Emission Control Area for sulphur oxides and particulate matter (Med SO_x ECA).

Background

1 As from 1 May 2025, the Mediterranean Sea Emission Control Area for sulphur oxides and particulate matter (Med SO_x ECA), will be enforced, requiring ships to use fuel with a maximum sulphur content of 0.10%.

2 In an aim to create more visibility and awareness about the entry into effective implementation date and to provide information concerning compliance requirements, enforcement measures and key actions to ensure smooth operations with the Med SO_x ECA, to Administrations, shipowners, operators, fuel suppliers and seafarers, the Secretariat prepared a bi-lingual (English/French) digital Leaflet that was upload on the [Centre's page](#) and disseminated as part of its visibility and awareness campaign.

3 The Leaflet is presented in **Appendix 1** (English) **and Appendix 2** (French) to the present document.

Action requested by the Meeting

4 **The Meeting is invited to take note** of the information provided in the present document.

Appendix 1

Leaflet on the Effective Implementation of the Mediterranean Sea Emission Control Area for sulphur oxides and particulate matter (Med SO_x ECA)

(English Version)



New Limits for the Sulphur Content of Marine Fuels in the Mediterranean Sea

Information for State Authorities,
Ship Owners, Masters, Fuel Suppliers,
Agents or Operators of Ships
operating in the Mediterranean Sea



Mediterranean
Action Plan
Barcelona
Convention



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

Our Mediterranean



Your Responsibility

Sulphur Content of Marine Fuels

From 1 May 2025, new sulphur content limits apply to the marine fuels used by ships operating within the Mediterranean Sulphur Emission Control Area (Med SO_x ECA). Compliance with these requirements will be verified by the competent authorities of the coastal States of the Mediterranean Sea.

The Med SO_x ECA is a crucial step towards cleaner shipping and environmental sustainability. Shipowners, operators and crew must take proactive steps to ensure compliance and avoid enforcement penalties.



New Sulphur Limits

- As from **1 May 2025**, ships operating within the Med SO_x ECA must use fuel oil with a maximum sulphur content not exceeding 0.10% m/m
- Bunker suppliers must provide compliant fuel and shipowners must ensure fuel quality documentation is readily available (Bunker Delivery Notes (BDN) and fuel sample analysis)



Abatement Methods

As an alternative to using compliant marine fuels, ships may use emission abatement methods:

Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS) or scrubbers should comply with the relevant IMO guidelines.

Alternative fuels such as LNG, Biofuels or other Low Sulphur fuels

Approved Emission Abatement Methods must be capable of continuously achieving reductions of sulphur emissions (SO_x) equivalent to those using compliant fuels and have to be approved prior to their use. However, certain ports may impose restrictions on the use of scrubbers.

How It Will Be Enforced

Mediterranean competent port authorities are responsible for the enforcement of these requirements on all vessels flying their flag and all vessels of all flags while in their ports. In particular, the authorities will carry out inspections, sampling and analysis of the marine fuels used on board.

Inspections will involve documentary verifications, and, as appropriate:

- sampling of the marine fuel for on-board combustion while being delivered to ships, or
- sampling and analysis of the sulphur content of marine fuel for on-board combustion contained in tanks, where technically and economically feasible, and in sealed bunker samples on board ships.

Documentation on Board

As means of sampling, analysis and inspection, the competent port authorities will, as a minimum, verify the on-board bunker delivery notes, and, as appropriate:

- ships' logbooks, or
- abatement method documents, if appropriate.

In addition, other on-board documentation may be considered by the inspectors to ascertain compliance. Also, ships found not to be in compliance with the required standards for marine fuels, might be requested to provide additional evidence including:

- actions taken to achieve compliance, and
- attempts to purchase compliant marine fuel.

Enforcement Information System

The THETIS-MED system has been developed by EMSA and is a clone of the current system used by the EU Member States and the non-EU Parties to the Paris MoU, commonly known as THETIS which is already hosted in and managed by EMSA. However, THETIS-Med is fully customised and built to respond to the requirements, rules and procedures of the Med MoU, as the information system for recording and sharing the findings of enforcement actions to verify compliance during port State control inspections.

For those Mediterranean coastal States that are also members of the European Union and/or the Paris MoU, the THETIS-S and THETIS Information Systems will be used.

What Can I Do To Prepare?

Operators should ensure that appropriate procedures are established on board and that the crew is familiar with them. Attention should be paid to the correct completion of ship logbooks, including the time when fuel changeover operations are performed. Ships using separate fuel oils to comply with the sulphur requirements, should carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be achieved while entering or leaving the Med SOx ECA. The procedure should allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the new applicable sulphur content, prior to entry into a Med SOx ECA, in order to avoid any contamination.

In addition, the volume of low sulphur fuel oils in each tank, as well as the date, time, and position of the ship when any fuel oil changeover operation has been completed prior to the entry into the Med SOx ECA or commenced after exit from such an area, should be recorded in the logbook.

Also, ships provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations) must pay attention to the recording of bunkering of fuel operations.

Actions for Shipowners & Operators

- **Conduct fuel supply agreements with compliant fuel suppliers well in advance.**
- **Ensure crew training on fuel changeover procedures and Med Sox ECA regulations.**
- **Update the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) to reflect fuel policy changes.**
- **Perform trials on fuel switching procedures before enforcement to avoid engine or operational issues.**
- **Verify compliance through periodic fuel testing and onboard audits.**

Benefits Of Compliance

Environmental Protection:

Reducing SOx emissions improves air quality and protects marine ecosystems

Regulatory Compliance:

Avoid undue delays and ensure smooth operations with the Med SOx ECA

Industry Reputation:

Demonstrate commitment to sustainable shipping practices.

Penalties

Penalties may be imposed by Contracting Parties for breaches of the national provisions adopted pursuant to MARPOL Annex VI. Non-compliance may lead to detentions, fines or legal actions by coastal States.

Ships must report fuel non-availability through the Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR) but repeated reliance on FONAR is not an exemption.

Stay **Compliant**, **Protect** the Environment, and ensure **Smooth Operations** in the Mediterranean!

Useful Links & Further Information

For further guidance, contact your flag State Administration, local maritime authorities or recognised organisation.

Additional useful resources are available on:

[Guidance Document on the consistent implementation of the 0.10% sulphur limit under MARPOL Annex VI in the Med SO_x ECA](#)

[Med SO_x ECA](#)

[Clean air in shipping](#)

[IMO 2020](#)

*This leaflet is for informational purposes only. Refer to official MARPOL Annex VI regulations and guidance from relevant competent authorities for detailed compliance requirements.**

Appendix 2

Leaflet on the Effective Implementation of the Mediterranean Sea Emission Control Area for sulphur oxides and particulate matter (Med SO_x ECA)

(French Version)



De nouvelles limites de teneur en soufre pour les combustibles marins en mer Méditerranée

Informations à l'attention des autorités administratives compétentes, des propriétaires de navires, des capitaines, des fournisseurs de combustibles et des consignataires ou exploitants de navires en mer Méditerranée



Mediterranean
Action Plan
Barcelona
Convention



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

Notre Méditerranée

Vos responsabilités

Teneur en soufre des combustibles marins

À compter du 1^{er} mai 2025, de nouvelles limites de teneur en soufre sont applicables pour les combustibles marins utilisés par les navires opérant au sein de la Zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre de la mer Méditerranée (ECA SO_x Med). Le respect de ces exigences sera contrôlé par les autorités compétentes des États côtiers de la mer Méditerranée.

L'ECA SO_x Med marque une étape cruciale dans le développement d'un transport maritime plus propre et vers plus de durabilité environnementale. Les propriétaires, exploitants et équipages des navires doivent prendre les devants et adopter des mesures pour garantir leur conformité et éviter les sanctions.



Nouvelles limites de soufre

- À compter du 1^{er} mai 2025, les navires opérant au sein de l'ECA SO_x Med doivent utiliser un fuel-oil avec une teneur maximale en soufre de 0,10% m/m.
- Les fournisseurs de combustible de soute doivent ainsi proposer des combustibles conformes et les propriétaires des navires doivent être en mesure de présenter la documentation sur la qualité du combustible (notes de livraison de soutes et analyse d'échantillon de combustible).



Mode d'application

Les autorités portuaires méditerranéennes compétentes sont responsables du contrôle de l'application de ces exigences pour tous les navires battant leur pavillon et tous les navires se trouvant dans leurs ports, quel que soit leur pavillon. Plus particulièrement, les autorités seront amenées à réaliser des inspections, à prélever des échantillons et à analyser les combustibles marins utilisés à bord.

Les inspections comprendront des contrôles des documents et, selon les cas:

- un échantillonnage du combustible marin pour la combustion à bord lors de sa livraison au navire ; ou
- un échantillonnage et une analyse de la teneur en soufre du combustible marin pour la combustion à bord contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable d'un point de vue technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

Méthodes de réduction

Les navires peuvent appliquer des méthodes de réduction des émissions comme alternative à l'utilisation de combustibles marins conformes:

Les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) ou épurateurs doivent être conformes aux directives applicables de l'OMI.

Les combustibles de substitution comme le GNL, les biocarburants ou d'autres combustibles à faible teneur en soufre.

Les méthodes de réduction des émissions approuvées doivent être en mesure d'atteindre en continu des réductions des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) équivalentes à celles obtenues en utilisant des combustibles conformes, et doivent être approuvées avant utilisation. Certains ports peuvent toutefois imposer des restrictions concernant l'utilisation des épurateurs.

Documentation requise à bord

Aux fins de l'échantillonnage, de l'analyse et de l'inspection, les autorités portuaires compétentes vont, a minima, contrôler les notes de livraison de soutes et:

- les registres du navire, ou
- les documents relatifs à la méthode de réduction utilisée, le cas échéant.

En outre, d'autres documents devant se trouver à bord peuvent être étudiés par les inspecteurs pour confirmer la conformité. Par ailleurs, il peut être demandé aux navires qui ne respecteraient pas les normes applicables pour les combustibles marins de fournir des justificatifs supplémentaires, notamment:

- les actions prises pour se mettre en conformité, et
- les tentatives d'achat de combustible marin conforme.

Système de partage d'informations sur l'application

Le système THETIS-MED a été développé par l'AESM. C'est un clone du système actuellement utilisé par les États membres de l'UE et des parties non-membres de l'UE au Mémoire d'entente de Paris, qui est communément appelé THETIS et qui est déjà hébergé et géré par l'AESM. Le système THETIS-Med a cependant été totalement adapté et conçu pour répondre aux exigences, aux règles et aux procédures du MoU méditerranéen et en faire le système d'information pour consigner et partager les résultats des actions de contrôle de la conformité lors des inspections par l'État du port.

Pour les États côtiers méditerranéens qui sont également membres de l'Union européenne et/ou du MoU de Paris, les systèmes d'information THETIS-S et THETIS seront utilisés.

Que puis-je faire pour me préparer?

Les exploitants doivent s'assurer que des procédures appropriées ont été établies à bord et que l'équipage les connaît. Il convient de porter une attention particulière à la bonne consignation des livres de bord du navire, y compris l'heure à laquelle les opérations de changement de combustible ont été réalisées. Les navires utilisant des fuel-oils distincts pour se conformer aux exigences sur le soufre doivent disposer d'une procédure écrite présentant comment le changement de combustible doit être réalisé lors de l'entrée ou de la sortie de l'ECA SO_x Med. Cette procédure doit prévoir un temps suffisant pour que le système utilisant le fuel-oil puisse être entièrement rincé de tout fuel-oil avec une teneur en soufre supérieure à la nouvelle norme applicable avant de pénétrer dans l'ECA SO_x Med pour éviter toute contamination.

Par ailleurs, le volume de fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne, ainsi que la date, l'heure et la position du navire lorsque l'opération de changement de combustible s'est terminée avant de pénétrer dans l'ECA SO_x Med, ou a débuté à la sortie, doivent être consignés dans les registres.

Aussi, les navires disposant d'un Registre des hydrocarbures Partie I (Opérations concernant la tranche des machines) doivent veiller à la consignation des opérations de soutage du combustible.

Actions pour les propriétaires et exploitants de navires

- **Conclure** des accords sur l'approvisionnement en combustible avec les fournisseurs de combustible conforme bien à l'avance.
- **Assurer la formation de l'équipage sur les procédures de changement de combustible et les réglementations de l'ECA SO_x Med.**
- **Mettre à jour** le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) afin de refléter les changements de politique.
- **Réaliser des essais** sur les procédures de changement de combustible avant l'entrée en vigueur pour éviter tout problème opérationnel ou sur les moteurs.
- Vérifier la conformité via des tests périodiques du combustible et des audits à bord.

Avantages de la conformité

Protection de l'environnement:

La réduction des émissions de SO_x permet d'améliorer la qualité de l'air et de protéger les écosystèmes marins

Conformité réglementaire:

Éviter les retards induits et assurer la fluidité des opérations au sein de l'ECA SO_x Med

Réputation du secteur :

Démontrer l'engagement des acteurs du transport maritime envers des pratiques durables.

Sanctions

Les Parties contractantes peuvent imposer des sanctions en cas de violation des dispositions nationales adoptées conformément à l'Annexe VI de MARPOL. Toute non-conformité peut entraîner une immobilisation, des amendes et des actions légales entreprises par les États côtiers.

Les navires sont tenus de signaler toute non-disponibilité de combustible en utilisant le Rapport de non-disponibilité de fuel-oil (FONAR), mais toute utilisation répétée du FONAR ne pourra pas constituer une exemption.

Assurez votre **conformité**, **Protégez** l'environnement, et assurez **la fluidité des** **opérations** en Méditerranée

Liens utiles et autres informations

D'autres ressources utiles sont disponibles ici:

[Document d'orientation sur l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,10 % conformément à l'Annexe VI de MARPOL dans l'ECA SO_x Med](#)

[ECA SO_x Med](#)

[Air propre dans les transports maritimes](#)

[IMO 2020](#)

*Cette brochure est proposée à titre d'information uniquement. Reportez-vous aux règles et orientations officielles de l'Annexe VI de MARPOL auprès des autorités compétentes pour connaître les exigences détaillées en matière de conformité.**