

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1982-1983****SESSION DE 1982-1983**

11 MEI 1983

11 MAI 1983

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :

- a) Internationaal verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973;
- b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978

Projet de loi portant approbation des Actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973;
- b) Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978

MEMORIE VAN TOELICHTING**EXPOSE DES MOTIFS****I. Inleiding****I. Introduction**

Sedert 1954 bestaat reeds een conventie ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door (aard) olie, verder Olieconventie 1954 genoemd. Terecht mag dit Verdrag aanzien worden als de eerste maatregelen ooit op internationaal vlak genomen ter bescherming van het marine leefmilieu.

Deze Conventie, geamendeerd in 1962 en 1969, is in voege sedert geruime tijd en werd ook door België aanvaard.

Onder druk van de U.S.A. vooral werd een tiental jaren geleden besloten een nieuwe en betere Conventie tot stand te brengen ter vervanging van de Olieconventie 1954 en tevens andere bronnen van pollutie te beteugelen, wat geleid heeft tot het meer algemeen Verdrag 1973 met 5 bijlagen.

Depuis 1954 il existe une Convention pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures, nommée ci-après « Convention sur les hydrocarbures ». Cette convention peut avec raison être considérée comme les premières initiatives sur le plan international pour protéger le milieu marin.

Cette convention, amendée en 1962 et 1969 est en vigueur depuis longtemps et a été également acceptée par la Belgique.

Surtout sous la pression des Etats-Unis d'Amérique, il a été décidé, il y a une dizaine d'années, de réaliser une Convention nouvelle et meilleure en substitution de la Convention sur les hydrocarbures de 1954 et de réprimer les autres causes de pollution, ce qui a conduit à la Convention plus générale de 1973 avec cinq annexes.

In totaal zijn volgende bronnen van pollutie in het Verdrag opgenomen :

- Bijlage I : olie;
- Bijlage II : vloeibare chemische stoffen in bulk;
- Bijlage III : chemische stoffen verpakt;
- Bijlage IV : afvalwaters van toiletten enz.;
- Bijlage V : droge afval van de scheepshuishouding.

Sedert het tot stand komen van het Verdrag 1973 deden zich een reeks tankrampen voor (genre *Amoco Cadiz*).

Daarom werd internationaal de noodzaak aangevoeld het Verdrag van 1973 zo spoedig mogelijk in voege te brengen en in 1978 werd een conferentie gehouden, onder de auspiciën van I.M.C.O., om de intenties van het Verdrag van 1973 meer kracht bij te zetten door het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen 1973. Dit Protocol houdt precieze bijkomende technische voorschriften qua bouw en uitrusting van nieuwe en bestaande olietankers in met het doel de verontreiniging door olie nog beter te voorkomen.

Het Protocol 1978 dient samen met het Verdrag 1973 te worden goedgekeurd.

Het Protocol van 1978 heeft een bijlage over de voorschriften voor olietankers en verwijst verder naar de bijlagen van het verdrag van 1973 welke integraal behouden blijven.

II. Korte inhoud van het Verdrag 1973 en van het Protocol 1978

A) In verband met pollutie door olie zijn de meest belangrijke wijzigingen t.o.v. de bestaande olieconventie de volgende :

Waar de Olieconventie 1954 niet toepasselijk is op de lichte frakties van petroleumdistillaten (o.a. benzine, petroleum, gasoil) dan wordt dit nu wel het geval in de nieuwe Conventie.

Een nieuw begrip van « verboden zone » tot storten van olie werd ingevoerd, ten einde ingesloten zeeën waar veel zeeverkeer geschiedt speciaal te beschermen tegen pollutie.

Als de Conventie 1973 in voege komt zullen de Middellandse Zee, de Zwarte Zee, de Baltische Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf met inbegrip van de Zee van Oman hiervan kunnen genieten, d.w.z. dat in deze zeeën nog alleen sporen van olie zullen mogen gestort worden op voorwaarde nochtans dat de oeverstaten terzelfder tijd overgaan tot het bouwen van de nodige installaties waar schepen hun olie-restanten kunnen afgeven.

Regel 12 van bijlage I handelt algemeen over de olieafvalontvangstinrichtingen in de havens.

Les causes suivantes de pollution sont incluses dans cette Convention :

- Annexe I : hydrocarbures;
- Annexe II : substances chimiques liquides en vrac;
- Annexe III : substances chimiques emballées;
- Annexe IV : eaux usées de toilettes, etc.
- Annexe V : ordures des navires.

Depuis la réalisation de la Convention de 1973 une série d'accidents de navires-citernes s'est produite (genre *Amoco Cadiz*).

Pour cette raison, on a ressenti sur le plan international la nécessité de mettre en vigueur la Convention de 1973, le plus vite possible. En 1978 eut lieu une conférence, sous les auspices de l'O.M.C.I. afin de renforcer les intentions de la Convention de 1973 par le Protocole de 1978 à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par navires de 1973. Ce Protocole prévoit des prescriptions techniques complémentaires précises concernant la construction et l'équipement de transporteurs de pétrole brut existants et neufs afin de prévenir d'une manière encore plus efficace la pollution par le pétrole brut.

Le Protocole de 1978 et la Convention de 1973 doivent être approuvés simultanément.

Le Protocole de 1978 contient une annexe concernant les prescriptions pour transporteurs de pétrole brut et se réfère également aux annexes de la Convention de 1973 qui sont intégralement conservées.

II. Résumé de la Convention de 1973 et du Protocole de 1978

A) En ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, les modifications les plus importantes par rapport à la convention sur les hydrocarbures de 1954 sont les suivantes :

Alors que la convention sur les hydrocarbures de 1954 n'est pas applicable aux distillats légers de pétrole (par exemple benzine, pétrole, gasoil) ce sera bien le cas dans la nouvelle convention.

Une conception nouvelle de « zone interdite » de rejet d'hydrocarbures a été introduire afin de protéger, d'une manière particulière contre la pollution les mers non-ouvertes où il y a beaucoup de trafic.

Dès l'entrée en vigueur de la Convention de 1973, la Méditerranée, la mer Baltique, la mer Rouge et le golfe Persique, la mer d'Oman y comprise, pourraient bénéficier de ce concept de « zone interdite », c'est-à-dire le rejet des résidus d'hydrocarbures y est seulement autorisé à condition pourtant que les Etats côtiers procèdent simultanément à la construction d'installations suffisantes pour recevoir les résidus des navires.

La règle 12 de l'annexe I donne une prescription générale des installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures dans les ports.

Waar volgens artikel VIII van de van kracht zijnde olieconventie 1954 de lidstaten zich verbonden hebben het oprichten van dergelijke installaties te bevorderen, legt regel 12 van bijlage I van de Conventie 1973 de verplichting op aan de lidstaten er zorg voor te dragen dat in de havens de nodige ontvangstinstallaties worden voorzien in functie van de te verwachten trafiek en zonder onnodig oponthoud in de exploitatie van de schepen te veroorzaken. Dit nieuw voorschrift is vanzelfsprekend merkkelijk strenger dan het huidige. De haven van Antwerpen is echter reeds van dergelijke ontvangstinstallaties voorzien.

Alle schepen welke olie vervoeren als lading of olie gebruiken als brandstof zullen voortaan moeten uitgerust worden met de nodige controle-, meet- en separatietoestellen om aan de gestelde pollutiecriteriën te kunnen voldoen. Een tijdelijke afwijking wordt evenwel toegestaan voor lichte geraffineerde oliën waarvoor dergelijke toestellen nog niet op de markt zijn.

B) Buiten voornoemde voorschriften geeft het protocol van 1978 volgende bijkomende technische regels voor tankers (olietankers en produkttankers).

Tankers dienen uitgerust te zijn met :

— tanks uitsluitend voor ballastwater (S.B.T., segregated ballast tanks), of tanks voor zuiver ballastwater (C.B.T., clean ballast tanks), of tankwasinstallaties met ruwe olie (C.O.W., crude oil washing) als volgt :

a) alle nieuwe olietankers van minstens 20 000 ton D.W. met S.B.T. en C.O.W.;

c) alle nieuwe produkttankers van minstens 30 000 ton D.W. met S.B.T.;

c) alle bestaande olietankers van minstens 40 000 ton D.W. vanaf « H » (= 1 mei 1981 datum van invoege treden van het protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee) met S.B.T., C.B.T. of C.O.W.;

d) alle bestaande produkttankers van minstens 40 000 ton D.W. vanaf « H » met S.B.T. of C.B.T.;

e) de C.B.T. oplossing bedoeld in c) zal slechts tijdelijk aanvaard worden en wel;

i) van « H » tot « H + 2 » voor bestaande olietankers van minstens 70 000 ton D.W.;

ii) van « H » tot « H + 4 » voor bestaande olietankers tussen 40 000 en 70 000 ton D.W.

Deze voorschriften stellen geen onoverkomelijke problemen voor de Belgische reders.

C) Een groot aantal gevaarlijke vloeibare chemische stoffen worden in steeds groter wordende hoeveelheden per

Alors qu'en vertu de l'article VIII de la convention sur les hydrocarbures de 1954 en vigueur, les Etats membres se sont engagés à promouvoir la mise en place de telles installations, la règle 12 de l'annexe I de la Convention de 1973 oblige les Etats membres à assurer la mise en place dans les ports d'installations de réception nécessaires, adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards anormaux. Il va de soi que la présente règle est beaucoup plus rigide que la règle précédente. Le port d'Anvers est pourtant déjà équipé de telles installations de réception.

Tous les navires qui ont comme cargaison des hydrocarbures ou qui utilisent des hydrocarbures comme combustible doivent être équipés dorénavant des instruments de contrôle de mesure et des séparateurs nécessaires pour satisfaire aux critères de pollution. Une exception temporaire est pourtant autorisée pour des hydrocarbures raffinés légers pour lesquels de tels appareils ne sont pas encore disponibles.

B) En dehors des prescriptions précitées, le protocole de 1978 prévoit des règles techniques complémentaires pour navires-citernes (transporteurs de pétrole et transporteurs de produits).

Les navires-citernes doivent être équipés de :

— citernes exclusivement à ballast séparé (S.B.T. segregated ballast tanks), ou citernes à ballast propre (C.B.T. clean ballast tanks), ou systèmes de lavage au pétrole brut (C.O.W. crude oil washing) :

a) Tous les pétroliers neufs d'un port en lourd de 20 000 tonnes au moins de S.B.T. et C.O.W.;

b) tous les transporteurs neufs de produits d'un port en lourd de 30 000 tonnes au moins de S.B.T.;

c) tous les pétroliers existants d'un port en lourd de 40 000 tonnes au moins à partir de « H » (1^{er} mai 1981 = date de l'entrée en vigueur du protocole de 1978 à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) de S.B.T., C.B.T. ou C.O.W.;

d) tous les transporteurs existants de produits d'un port en lourd de 40 000 tonnes au moins, à partir de « H » avec S.B.T. ou C.B.T.;

e) l'option C.B.T. visée au c) ne sera admise que par mesure de transition et exclusivement dans les cas suivants :

i) de « H » à « H + 2 » pour les pétroliers existants d'un port en lourd de 70 000 tonnes au moins;

ii) de « H » à « H + 4 » pour les pétroliers existants d'un port en lourd de 40 000 à 70 000 tonnes.

Ces prescriptions ne forment pas des obstacles insurmontables pour les armateurs belges.

C) Les navires transportent en quantités toujours plus élevées (plus de 400 substances sont classées jusqu'à pré-

schip in bulk vervoerd (meer dan 400 stoffen zijn op heden gecatalogeerd).

Ze worden ingedeeld in vier categorieën naar gelang hun graad van gevaarlijkheid voor het marine environment.

Het overboord pompen van deze stoffen wordt ofwel verboden ofwel slechts toegelaten na reglementaire verdunning naar gelang het geval.

Regel 7 van bijlage II bepaalt dat de lidstaten er zorg moeten voor dragen dat in havens de nodige ontvangstinstallaties komen om chemische afvallen als bedoeld in bijlage II van de Conventie 1973 te kunnen opvangen.

D) De Conventie 1973 omvat eveneens voorschriften om pollutie tegen te gaan afkomstig van chemische stoffen in verpakte vorm, containers, weg- en spoorwegwagens.

E) Andere bijlagen van de Conventie 1973 handelen over de faecaliën en andere afvalwaters aan boord van schepen evenals over de gewone droge afval afkomstig van de scheepshuishouding (keuken, enz.).

Faecaliën en andere afvalwaters zullen nog slechts mogen gestort worden buiten de 12 zeemijlenzone langs een kust tenzij ze aan boord eerst behandeld worden.

Het storten in zee van bestendige stoffen zoals plastic wordt eveneens verboden.

III. Bijzonderheden

De Conventies welke door toedoen van I.M.C.O. zijn ontstaan vermelden alle, dat amendementen dienen aanvaard door expliciete aanvaarding vanwege de lidstaten. Dit brengt gewoonlijk aanzienlijke vertraging mede om ze te laten in voege treden.

De huidige Conventie 1973 welke heel wat zuiver technische voorschriften omvat heeft de nodige voorzieningen getroffen om amendementen van technische gedeelten van de Conventie (bijlagen en appendixen) sneller dan vroeger in voege te kunnen brengen nl. door invoering van het begrip van stilzwijgende aanvaarding.

Het Verdrag zal in voege treden een jaar na de aanvaarding door minstens vijftien staten welke 50 pct. van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen.

IV. De bijlagen bij het Verdrag

Bijlage I van het Verdrag 1973, betreffende de voorschriften tot voorkoming van verontreiniging door olie en bijlage II betreffende de voorschriften tot voorkoming van verontreiniging door schadelijke stoffen in bulk vervoerd, zijn verplichtend voor de Staten die partij worden bij het Verdrag.

sent) un grand nombre de substances chimiques liquides dangereuses en vrac.

Elles sont classées en quatre catégories selon leur degré de risque pour le milieu marin.

Le rejet à la mer de ces substances est soit interdit soit autorisé exclusivement après une dilution réglementaire.

La règle 7 de l'annexe II détermine que les Etats membres doivent assurer la mise en place d'installations de réception suffisantes capables de recevoir les résidus chimiques visés à l'annexe II de la Convention de 1973.

D) La Convention de 1973 prévoit également des prescriptions pour la prévention de la pollution causée par des substances chimiques transportées en colis ou dans des conteneurs, de camions-citernes ou des wagons-citernes.

E) D'autres annexes de la Convention de 1973 traitent des matières fécales et autres eaux usées à bord des navires ainsi que des ordures des navires (cuisine, etc.).

A l'avenir, les matières fécales et eaux usées ne pourront être rejetées à la mer qu'en dehors d'une zone de 12 milles marins le long de la côte sauf après des opérations de prénettoyage.

Le rejet à la mer des substances durables comme du plastique est également interdit.

III. Particularités

Les Conventions résultant de l'O.M.C.I. stipulent toutes que des amendements doivent être acceptés par une acceptation explicite de la part des Etats membres, ce qui entraîne habituellement des retards considérables pour leur entrée en vigueur.

La présente Convention de 1973, contenant un grand nombre de prescriptions purement techniques, a pris les mesures nécessaires pour promouvoir l'entrée en vigueur accélérée des amendements concernant les parties techniques de la Convention (annexes et appendices) notamment par l'insertion du concept de l'approbation tacite.

La Convention entrera en vigueur un an après l'approbation de quinze Etats au moins, qui représentent 50 p.c. de la flotte marchande mondiale.

IV. Les annexes à la Convention

L'annexe I de la Convention, concernant les règles relatives à la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures et l'annexe II concernant les prescriptions pour la pollution par substances nuisibles transportées en vrac sont obligatoires pour les Etats parties à la Convention.

Het protocol van 1978 bepaalt dat bijlage II van het Verdrag van 1973 slechts in werking zal treden drie jaar na het van kracht worden van het Verdrag van 1973.

Bijlagen III, IV en V zijn facultatief aanvaardbaar.

Bijlage III betreffende het voorkomen van verontreiniging door schadelijke goederen welke op zee worden vervoerd in verpakte vorm in containers of in tankwagens, houdt vooral voorschriften in over de verpakking, het stouwen aan boord en de vereiste dokumentatie over de goederen.

Bijlage IV bevat voorschriften tot voorkoming van de verontreiniging door afvalwater van schepen.

Voor toepassing van deze voorschriften is een overgangsperiode voorzien van tien jaar voor bestaande schepen.

Bij nieuwbouw veroorzaakt de uitrusting van een schip om te voldoen aan de voorschriften geen belangrijke meerkosten.

In bijlage V vindt men voorschriften tot voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen. Ze bepaalt de plaatsen waar bepaalde soorten vuilnis niet mogen gestort worden; in andere gebieden mag zekere vuilnis worden gestort indien ze door een afbreek- en maalinstallatie afgebroken is.

De toepassing van voornoemde bijlagen III, IV en V stelt echter een groot probleem, nl. dat de havens van de landen-partijen bij het Verdrag de nodige ontvanginstallaties moeten voorzien voor het opvangen van afval van schadelijke stoffen, van scheepsafval en van afvalwater van schepen, wat voor de havens aanzienlijke investeringen betekent.

Landen zoals het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Frankrijk wensen, gelet op de hoge kosten, deze drie bijlagen nog niet toe te passen.

Dezelfde moeilijkheid stelt zich uiteraard voor België, waar de afvalophaaldiensten in de havengebieden ook moeten aangepast worden.

Niettemin zou het wenselijk zijn deze drie bijlagen op het Belgisch vlak nu samen met de andere voorschriften van het Verdrag, de Bijlagen en het Protocol goed te keuren. Op die wijze, zal vermeden worden dat later wanneer in de havens de nodige voorzieningen kunnen getroffen worden de procedure van parlementaire goedkeuring moet ingesteld worden.

Bij de toetreding tot het Verdrag en tot het Protocol zal bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.), depositaris van het Verdrag, een verklaring afgelegd worden dat België de Bijlagen III, IV en V nog niet aanvaardt. Later, wanneer het wellicht meer opportuun is deze bijlagen toe te passen, volstaat het aan de depositaris te notificeren dat België deze bijlagen, welke reeds door België op intern vlak goedgekeurd waren, aanvaardt.

Le protocole de 1978 détermine que l'annexe II de la Convention 1973 n'entrera en application que trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention de 1973.

L'acceptation des annexes III, IV et V est facultative.

L'annexe III concernant la prévention de la pollution par des substances nuisibles transportées par voie maritime emballées, en conteneurs ou camions-citernes contient surtout des prescriptions concernant l'emballage, l'arrimage à bord des navires et la documentation nécessaire concernant les marchandises.

L'annexe IV contient des règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires.

Pour l'application de ces règles on prévoit une période transitoire de dix ans pour les navires existants.

L'équipement d'un navire neuf satisfaisant à ces règles n'entraîne pas des frais additionnels considérables.

A l'annexe V se trouvent les règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires. Elle prévoit les lieux où certaines sortes d'ordures ne peuvent pas être rejetées, dans d'autres zones certaines ordures peuvent être évacuées après leur passage dans un broyeur ou un concasseur.

L'application des annexes III, IV et V précitées pose le problème que les ports des pays, parties à la Convention doivent prévoir des installations suffisantes pour recevoir les résidus de matières nuisibles, les ordures des navires et les eaux usées de navires, ce qui constitue des investissements considérables pour les ports.

Des pays comme le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la France ne veulent pas encore appliquer ces trois annexes, à cause des frais élevés.

La difficulté se pose évidemment aussi pour la Belgique, où les services de ramassage de déchets dans les aires portuaires doivent également être adaptés.

Néanmoins, il serait souhaitable que l'approbation de ces trois annexes se fasse sur le plan belge maintenant en même temps que les autres prescriptions de la Convention, des Annexes et du Protocole. Ainsi, lorsque dans les ports les dispositions nécessaires pourront être prises, on évitera de devoir refaire la procédure d'approbation parlementaire rien que pour les trois annexes.

Lors de l'adhésion à la Convention et au Protocole, une déclaration doit être faite au Secrétaire général de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation maritime (O.M.C.I.), depositaire de la Convention, selon laquelle la Belgique n'accepte pas encore les annexes III, IV et V. Plus tard, quand l'opportunité se fera sentir d'appliquer ces annexes il suffira de notifier au depositaire que la Belgique accepte les annexes, qui étaient déjà approuvées sur le plan national.

V. Besluit

Tijdens de conferentie van Ministers van Verkeerswezen te Paris op 1 en 2 december 1980 hebben de deelnemende landen, waaronder België, verklaard de goedkeurings-procedures van alle Verdragen betreffende veiligheid en verontreiniging van de zee (Marpol 1973) in gang te zetten met het oog op een spoedige aanvaarding.

Het is derhalve wenselijk dat het Verdrag binnen de kortst mogelijke termijn zou worden goedgekeurd.

België heeft destijds het Internationaal Verdrag tot voorkomen van verontreiniging van de zee 1954 aanvaard. In dezelfde gedachtengang moet het eveneens tot het Verdrag van 1973 — dat vollediger en ingrijpender is — toetreden.

Te dien einde wordt onderhavig wetsontwerp aan de parlementaire goedkeuring voorgelegd, met de wens dat de toetredingsoorkonde binnen korte tijd bij de I.M.C.O. kan neergelegd worden.

De volgende Staten hebben reeds hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde over het Verdrag neergelegd :

Columbië, Duitsland (Bondsrep.), Italië, Jemen, Jordanië, Joegoslavië, Kenia, Noorwegen, Peru, Tunesië, Uruguay, Verenigd Koninkrijk.

De volgende Staten hebben reeds hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde over het Protocol neergelegd :

Columbië, Denemarken, Duitsland (Bondsrep.), Frankrijk, Griekenland, Italië, Joegoslavië, Liberia, Noorwegen, Peru, Tunesië, Uruguay, Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Zweden.

Op dit ogenblik is noch het Verdrag noch het Protocol in werking getreden.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefoon,*

H. DE CROO.

V. Conclusion

Lors de la conférence de Ministres de Transport à Paris, du 1^{er} et 2 décembre 1980, les pays participants dont la Belgique ont déclaré qu'ils commencent les procédures d'approbation de toutes les Conventions concernant la sécurité et la pollution de la mer (Marpol 1973), en vue d'une adhésion rapide.

Il est donc souhaitable que la Convention soit approuvée dans le délai le plus bref.

La Belgique a jadis accepté la Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers de 1954. Dans le même ordre d'idées, elle doit adhérer à la Convention de 1973 qui est plus complète et plus efficace.

A cet effet, il est soumis à l'approbation parlementaire le présent projet de loi, avec le souhait que l'instrument d'adhésion puisse être déposé dans un bref délai à l'O.M.C.I.

Les Etats suivants ont déjà déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion concernant la Convention :

Allemagne (Rép. Féd.), Colombie, Italie, Jordanie, Kenya, Norvège, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay, Yémen, Yougoslavie.

Les Etats suivants ont déjà déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion concernant le Protocole :

Allemagne (Rép. Féd.), Colombie, Danemark, Etats-Unis, France, Grèce, Italie, Libéria, Norvège, Pérou, Royaume-Uni, Suède, Tunisie, Uruguay, Yougoslavie.

A ce jour, ni la Convention ni le Protocole ne sont entrés en vigueur.

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, zijn gelast, in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ENIG ARTIKEL

De volgende Internationale Akten zullen volkomen uitwerking hebben :

a) Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973;

b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978.

Gegeven te Brussel, 10 mei 1983.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE

Les Actes internationaux suivants sortiront leur plein et entier effet :

a) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973;

b) Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978.

Donné à Bruxelles, le 10 mai 1983.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, de 21e oktober 1982 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

a) Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973;

b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 »,

heeft de 19e april 1983 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : P. TAPIE, kamervoorzitter;

P. KNAEPEN en A. VANWELKENHUYZEN, staatsraden;

R. PIRSON en C. DESCHAMPS, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw : R. DEROY, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditor.

De Griffier,
R. DEROY.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 21 octobre 1982, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

a) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973;

b) Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978 »,

a donné le 19 avril 1983 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre;

P. KNAEPEN et A. VANWELKENHUYZEN, conseillers d'Etat;

R. PIRSON et C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation;

Madame : R. DEROY, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Griffier,
R. DEROY.

Le Président,
P. TAPIE.

**Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging
door schepen, 1973**

De Partijen bij het Verdrag,

Zich bewust van de noodzaak tot behoud van het milieu in het algemeen en van het mariene milieu in het bijzonder,

Erkennend dat het opzettelijk, onachtzaam, dan wel bij ongeluk, lozen van olie en andere schadelijke stoffen door schepen een ernstige bron van verontreiniging vormt,

Voorts erkennend het belang van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, als de eerste multilaterale overeenkomst die werd gesloten met de bescherming van het milieu als voornaamste oogmerk en haar waardering uitsprekende voor de belangrijke bijdrage die genoemd Verdrag heeft geleverd aan het behouden van de zeeën en de kustgebieden voor verontreiniging,

Geleid door de wens een einde te maken aan de opzettelijke verontreiniging van het mariene milieu door olie en andere schadelijke stoffen, en de lozing bij ongeluk van dergelijke stoffen tot een minimum te beperken,

Overwegende dat dit doel het beste kan worden bereikt door het opstellen van regels met een universele strekking die niet beperkt zijn tot verontreiniging door olie,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Algemene verplichtingen krachtens het Verdrag

(1) De Partijen bij het Verdrag verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en van die Bijlagen daarbij door welke zij zijn gebonden, ter voorkoming van de verontreiniging van het mariene milieu door het lozen van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, in strijd met dit Verdrag.

(2) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald houdt elke verwijzing naar dit Verdrag tegelijkertijd een verwijzing in naar de Protocolen en Bijlagen daarbij.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag hebben de onderstaande uitdrukkingen de volgende betekenis, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald:

(1) „Voorschriften”: de voorschriften vervat in de Bijlagen bij dit Verdrag.

(2) „Schadelijke stof”: elke stof die, indien zij in de zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zeeflora en -fauna, de recreatiemogelijkheid die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op ander rechtmatig gebruik van de zee; de term omvat elke stof die op grond van dit Verdrag aan toezicht is onderworpen.

(3) (a) „Lozen”, wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten: elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeiën, lekken, pompen, storten of ledigen;

(b) onder „lozen” wordt niet verstaan:

(i) het storten in de zin van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972; of

(ii) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijbehorende verwerking op zee van mineralen die zich in de zeebodem bevinden; of

(iii) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging.

(4) „Schip”: elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen: draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, alsmede vaste en drijvende platforms.

(5) „Administratie”: de Regering van de Staat aan wiens gezag het schip is onderworpen. Wat betreft schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Staat te voeren, is „Administratie” de Regering van de betrokken Staat. Wat betreft vaste of drijvende platforms bestemd voor de exploratie en exploitatie van de aan de kust grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan, waarover de kuststaat soevereine rechten uitoefent ten behoeve van de exploratie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen, is de „Administratie” de Regering van de betrokken kuststaat.

(6) „Voorval”: een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd.

(7) „Organisatie”: de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

Artikel 3

Toepassing

(1) Dit Verdrag is van toepassing op:

- (a) schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij bij het Verdrag te voeren, en
- (b) schepen die niet gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren, maar wel aan het gezag van een Partij zijn onderworpen.

(2) Niets in dit artikel mag zo worden uitgelegd dat het afbreuk doet of uitbreiding geeft aan de soevereine rechten die de Partijen krachtens internationaal recht op de aan hun kusten grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan hebben ten behoeve van de exploitatie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen.

(3) Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulp schepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die, tijdelijk, uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst. Elke Partij waarborgt evenwel, door het nemen van passende maatregelen die de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van dergelijke schepen in haar eigendom of beheer niet aantasten, dat dergelijke schepen, voor zover redelijk en uitvoerbaar, opereren in overeenstemming met dit Verdrag.

Artikel 4

Overtredding

(1) Elke overtredding van de bepalingen van dit Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van de Administratie van het betrokken schip, ongeacht waar de overtredding zich voordoet. Indien de Administratie van een dergelijke overtredding op de hoogte is gesteld en ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmate-

riaal voorhanden is om een rechtsvervolgving in te stellen met betrekking tot de beweerde overtredding, neemt zij ten spoedigste dergelijke stappen overeenkomstig haar wetgeving.

(2) Elke overtredding van de bepalingen van dit Verdrag binnen de rechtsmacht van een Partij bij het Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van die Partij. Wanneer zich een dergelijke overtredding voordoet,

(a) stelt de betrokken Partij een rechtsvervolgving in krachtens de eigen wet, ofwel

(b) verschaft de betrokken Partij de Administratie van het schip de inlichtingen en het bewijsmateriaal waarover zij beschikt, om aan te tonen dat zich een overtredding heeft voorgedaan.

(3) In gevallen waarin de inlichtingen of het bewijsmateriaal met betrekking tot enige schending van dit Verdrag door een schip, worden verschaft aan de Administratie van dat schip, stelt de Administratie de Partij die de inlichtingen of het bewijsmateriaal heeft verschaft, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.

(4) De ingevolge dit artikel krachtens de wetten van een Partij vastgestelde straffen dienen streng genoeg te zijn om schending van dit Verdrag tegen te gaan; zij dienen even streng te zijn, ongeacht het gebied waar de schending zich voordoet.

Artikel 5

Certificaten en bijzondere regels voor de inspectie van schepen

(1) Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel wordt een certificaat, afgegeven op gezag van een Partij bij het Verdrag in overeenstemming met de bepalingen van de Voorschriften, door de overige Partijen aanvaard en voor alle doeleinden van dit Verdrag beschouwd als gelijkwaardig aan een door hen afgegeven certificaat.

(2) Een schip dat krachtens de bepalingen van de Voorschriften een dergelijk certificaat moet bezitten, is, wanneer het zich in de haven of op een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van een Partij bevindt, onderworpen aan inspectie door terzake be-

voegde ambtenaren van die Partij. Een dergelijke inspectie dient beperkt te blijven tot het nagaan of zich een geldig certificaat aan boord bevindt, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen, dat de staat van het schip of van zijn uitrusting niet wezenlijk overeenstemt met de gegevens van dat certificaat. In dat geval, of indien het schip geen geldig certificaat aan boord heeft, zal de inspecterende Partij de noodzakelijke maatregelen nemen teneinde te verzekeren dat het schip niet uitvaart totdat het in staat is zee te kiezen zonder een buitensporige bedreiging te vormen voor het mariene milieu. De betrokken Partij kan echter een dergelijk schip toestemming geven de haven of de laad- of losplaats buitengaats te verlaten om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen.

(3) Indien een Partij een buitenlands schip de toegang tot een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht ontzegt, dan wel maatregelen tegen een dergelijk schip neemt omdat het niet voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag, geeft die Partij daarvan onverwijld kennis aan de consul of de diplomatieke vertegenwoordiger van de Partij waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren of, zo dit niet mogelijk is, aan de Administratie van het betrokken schip. Alvorens de toegang te ontzeggen of dergelijke stappen te ondernemen, kan de Partij verzoeken om overleg met de Administratie van het betrokken schip.

De Administratie wordt ook ingelicht indien een schip geen geldig certificaat overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften aan boord heeft.

(4) Ten aanzien van de schepen van Staten die geen Partij zijn bij het Verdrag passen de Partijen de bepalingen van dit Verdrag toe, voor zover nodig is om te verzekeren dat dergelijke schepen geen gunstiger behandeling krijgen.

Artikel 6

Opsporing van overtredingen en handhaving van de bepalingen van het Verdrag

(1) De Partijen bij het Verdrag werken samen bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag, daarbij gebruik makend van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en het verzamelen van bewijsmateriaal.

(2) Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is kan in elke haven of op elke laad- en losplaats buitengaats van een Partij worden onderworpen aan inspectie door ambtenaren die door die Partij zijn aangesteld of gemachtigd om na te gaan of het betrokken schip schadelijke stoffen heeft geloosd in strijd met de bepalingen van de Voorschriften. Indien bij de inspectie schending van het Verdrag blijkt,

wordt de Administratie een rapport toegezonden met het oog op het nemen van passende maatregelen.

(3) Alle Partijen verschaffen de Administratie het bewijsmateriaal, indien voorhanden, dat het schip in strijd met de bepalingen van de Voorschriften schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten heeft geloosd.

Indien mogelijk stelt het bevoegde gezag van de betrokken Partij de gezagvoerder van het schip in kennis van de beweerde overtreding.

(4) Na ontvangst van dergelijk bewijsmateriaal stelt de Administratie een onderzoek in, waarbij de andere Partij kan worden verzocht om aanvullend of beter bewijsmateriaal te leveren met betrekking tot de beweerde overtreding. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolgung in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, stelt zij ten spoedigste een dergelijke rechtsvervolgung in overeenkomstig de eigen wetgeving. De Administratie stelt de Partij die de beweerde overtreding heeft gerapporteerd, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.

(5) Een Partij kan tevens een schip waarop dit Verdrag van toepassing is inspecteren wanneer dit een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek tot het instellen van een onderzoek van enige Partij is ontvangen, te zamen met voldoende bewijsmateriaal dat het schip ergens schadelijke stoffen, of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, heeft geloosd. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die heeft verzocht dit onderzoek in te stellen en aan de Administratie, opdat krachtens de bepalingen van dit Verdrag de juiste stappen kunnen worden genomen.

Artikel 7

Onnodig oponthoud van schepen

(1) Al het mogelijke wordt gedaan om te vermijden dat een schip door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

(2) Indien, door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag, een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd, is het gerechtigd aanspraak te maken op vergoeding van enig geleden verlies of schade.

Artikel 8

Melding van voorvallen met schadelijke stoffen

(1) Een voorval wordt onverwijld en zo uitgebreid mogelijk gemeld overeenkomstig de bepalingen van Protocol I bij dit Verdrag.

(2) Elke Partij bij het Verdrag dient:

- (a) alle noodzakelijke regelingen te treffen zodat een ter zake kundig ambtenaar of orgaan alle meldingen omtrent voorvallen ontvangt en verwerkt; en
- (b) de Organisatie in kennis te stellen van de volledige bijzonderheden van dergelijke regelingen, ter verspreiding onder de andere Partijen en Lid-Staten van de Organisatie.

(3) Wanneer een Partij een melding ontvangt krachtens de bepalingen van dit artikel, zendt zij deze melding onverwijld door aan:

- (a) de Administratie van het betrokken schip; en
 - (b) elke andere Staat die erbij betrokken kan zijn.
- (4) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe, aan haar inspectievaartuigen en -vliegtuigen, alsmede aan andere hiertoe geëigende diensten instructies uit te vaardigen, om aan haar bevoegde instanties elk voorval te melden als bedoeld in Protocol I bij dit Verdrag. Indien zij daartoe aanleiding ziet, brengt deze Partij dienovereenkomstig verslag uit aan de Organisatie, alsmede aan elke andere betrokken Partij.

Artikel 9

Andere Verdragen en Uitlegging

(1) Na inwerkingtreding vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, zoals gewijzigd, ten aanzien van de Partijen bij laatstgenoemd Verdrag.

(2) Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan de codificatie en de ontwikkeling van het zeerecht door de Conferentie van de Verenigde Naties over het Zeerecht, bijeengeroepen ingevolge Resolutie 2750 C(XXV) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, noch aan de huidige en toekomstige aanspraken en juridische opvattingen van enige Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlaggestaten.

(3) De term „rechtsmacht” wordt in dit Verdrag uitgelegd in overeenstemming met het internationaal recht, geldend ten tijde van toepassing of uitlegging van dit Verdrag.

Artikel 10

Beslechting van geschillen

Elk geschil tussen twee of meer Partijen bij het Verdrag over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat niet door onderhandeling tussen de betrokken Partijen kan worden besticht, wordt, tenzij de

Partijen anders beslissen, op verzoek van een der Partijen voorgelegd aan een scheidsrecht overeenkomstig het bepaalde in Protocol II bij dit Verdrag.

Artikel 11

Verstreken van inlichtingen

(1) De Partijen bij het Verdrag verbinden zich tot het mededelen aan de Organisatie van:

- (a) de teksten van wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften, alsmede andere akten, uitgevaardigd met betrekking tot de verschillende aangelegenheden binnen de werkingsfeer van dit Verdrag;
- (b) een lijst van niet-gouvernementele organen die gemachtigd zijn namens de Partij op te treden in aangelegenheden verband houdende met het ontwerp, de bouw en de uitrusting van schepen die schadelijke stoffen vervoeren, overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften;
- (c) een voldoende aantal voorbeelden van de certificaten door hen uitgegeven krachtens de bepalingen van de Voorschriften;
- (d) een lijst van ontvangstinstallaties met aanduiding van hun ligging, capaciteiten en beschikbare faciliteiten, alsmede van andere gegevens;
- (e) officiële rapporten, of samenvattingen daarvan, voor zover daarin de resultaten van de toepassing van dit Verdrag zijn weergegeven; en
- (f) een statistisch jaaroverzicht, in een door de Organisatie vastgestelde standaardvorm, van wegens overtreding van Voorschriften van dit Verdrag opgelegde straffen.

(2) De Organisatie stelt de Partijen in kennis van de ontvangst van alle mededelingen gedaan krachtens dit artikel en verspreidt alle haar krachtens het eerste lid, onder (b) t/m (f) van dit artikel medegedeelde gegevens onder alle Partijen.

Artikel 12

Scheepsongevallen

(1) Elke Administratie verbindt zich tot het instellen van een onderzoek naar alle ongevallen waarbij een van haar schepen betrokken is waarop de bepalingen van de Voorschriften van toepassing zijn, indien een dergelijk ongeval een zeer schadelijke invloed heeft veroorzaakt op het maritieme milieu.

(2) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe de Organisatie gegevens te verstrekken omtrent de resultaten van een dergelijk onder-

zoek, wanneer deze Partij van mening is dat deze gegevens van nut kunnen zijn bij het vaststellen welke wijzigingen in dit Verdrag wenselijk zouden kunnen zijn.

Artikel 13

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

(1) Dit Verdrag staat van 15 januari 1974 tot 31 december 1974 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna open voor toetreding. Staten kunnen Partij bij dit Verdrag worden door:

- (a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- (b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- (c) toetreding.

(2) Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

(3) De Secretaris-Generaal van de Organisatie geeft alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van elke ondertekening of van de nederlegging van elke nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en van de datum van deze nederlegging.

Artikel 14

Facultatieve Bijlagen

(1) Op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag kan een Staat verklaren dat hij een of meer van de Bijlagen III, IV en V (hierna te noemen „Facultatieve Bijlagen”) dan wel al deze Bijlagen van dit Verdrag niet aanvaardt. Behoudens het bovenstaande zijn de Partijen bij het Verdrag gebonden door elke bijlage in zijn geheel.

(2) Een Staat die heeft verklaard zich niet gebonden te achten door een Facultatieve Bijlage kan te allen tijde een dergelijke Bijlage aanvaarden door nederlegging van een akte bij de Organisatie zoals bedoeld in artikel 13, tweede lid.

(3) Een Staat die een verklaring krachtens het eerste lid van dit artikel aflegt met betrekking tot een Facultatieve Bijlage en deze Bijlage niet naderhand heeft aanvaard overeenkomstig het tweede lid

van dit artikel, zal aan geen enkele verplichting onderworpen zijn noch gerechtigd zijn aanspraak te maken op voorrechten voortvloeiend uit dit Verdrag ten aanzien van aangelegenheden waarop een zodanige Bijlage betrekking heeft; ook zullen alle verwijzingen naar Partijen bij dit Verdrag niet op die Staat van toepassing zijn zover daarbij sprake is van aangelegenheden deze Bijlagen betreffende.

(4) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden kennis van elke verklaring krachtens dit artikel, alsmede van de ontvangst van elke akte nedergelegd overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.

Artikel 15

Inwerkingtreding

(1) Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, Partij bij dit Verdrag zijn geworden overeenkomstig artikel 13.

(2) Een Facultatieve Bijlage treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop aan de voorwaarden gesteld in het eerste lid van dit artikel met betrekking tot die Bijlage is voldaan.

(3) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van de datum waarop het Verdrag in werking treedt en van de datum waarop een Facultatieve Bijlage in werking treedt overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.

(4) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag of tot een Facultatieve Bijlage hebben nedergelegd, nadat aan de voorwaarden voor inwerkingtreding daarvan is voldaan, doch vóór de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag of van die Bijlage, dan wel drie maanden na de datum van nederlegging van de akte, indien deze datum later valt.

(5) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd na de datum waarop het Verdrag of een Facultatieve Bijlage in werking is getreden, wordt het Verdrag of de Facultatieve Bijlage van kracht drie maanden na de datum waarop de akte is nedergelegd.

(6) Na de datum waarop is voldaan aan alle in artikel 16 genoemde voorwaarden om wijzigingen van dit Verdrag of van een

Facultatieve Bijlage in werking te doen treden, heeft elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op het Verdrag of de Bijlage, zoals gewijzigd.

Artikel 16

Wijzigingen

- (1) Dit Verdrag kan worden gewijzigd door middel van een der in de volgende leden genoemde procedures.
- (2) Wijziging na behandeling door de Organisatie:
 - (a) elke door een Partij bij het Verdrag voorgestelde wijziging wordt aan de Organisatie voorgelegd en ten minste zes maanden vóór de behandeling ervan door de Secretaris-Generaal verspreid onder alle Partijen;
 - (b) elke aldus voorgestelde en verspreide wijziging wordt door de Organisatie voor behandeling voorgelegd aan een ter zake ingestelde commissie;
 - (c) de Partijen bij het Verdrag zijn, ongeacht of zij lid zijn van de Organisatie, gerechtigd deel te nemen aan de behandeling door deze commissie;
 - (d) wijzigingen worden aangenomen bij een twee derde meerderheid van de stemmen van de Partijen bij het Verdrag die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen;
 - (e) indien aangenomen overeenkomstig het bepaalde onder (d), worden de wijzigingen door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag;
 - (f) een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard in de volgende gevallen:
 - (i) een wijziging van een artikel van het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot;
 - (ii) een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de procedure omschreven onder letter (f) (iii), tenzij de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding bepaalt dat de wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot. Niettemin kan een Partij, op elk tijdstip vóór de inwerkingtreding van een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag, de Secretaris-Generaal van de Organisatie mededelen dat de wijziging de uitdrukkelijke goed-

keuring van de Partij behoeft alvorens voor haar in werking te treden. De Secretaris-Generaal brengt deze mededeling en de datum van ontvangst ervan ter kennis van de Partijen;

- (iii) een wijziging van een Aanhangsel van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard na het verstrijken van een termijn van de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding van de wijziging te bepalen tijdvak, dat niet korter mag zijn dan tien maanden, tenzij binnen dat tijdvak bij de Organisatie bezwaar is aangetekend door ten minste een derde van de Partijen of door Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot; de voorwaarde, die het eerst is vervuld, wordt in aanmerking genomen;
- (iv) voor een wijziging van Protocol I bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van de Bijlagen bij het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f) (ii) of letter (f) (iii);
- (v) voor een wijziging van Protocol II bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van een artikel van het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f) (i);
- (g) de wijziging wordt van kracht onder de volgende voorwaarden:
 - (i) in het geval van een wijziging van een artikel van het Verdrag, van Protocol II, van Protocol I of van een Bijlage bij het Verdrag die niet is aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de overeenkomstig de voorgaande bepalingen aanvaarde wijziging zes maanden na de datum van aanvaarding in werking voor de Partijen die hebben verklaard dat zij haar hebben aanvaard;
 - (ii) in het geval van een wijziging van Protocol I, van een Aanhangsel van een Bijlage of van een Bijlage bij het Verdrag, aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de wijziging, die wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de voorgaande voorwaarden, zes maanden na aanvaarding in werking voor alle Partijen, behalve voor die welke vóór die datum hebben verklaard dat zij haar niet aanvaarden of die overeenkomstig het gestelde onder letter (f) (ii) hebben verklaard dat hun uitdrukkelijke goedkeuring is vereist.
- (3) Wijziging door een Conferentie:
 - (a) Op verzoek van een Partij, daarin gesteund door ten minste een derde van de Partijen, roept de Organisatie een Conferentie van de Partijen bij het Verdrag bijeen ter behandeling van voorgestelde wijzigingen van dit Verdrag.
 - (b) Elke door deze Conferentie met een twee derde meerderheid van de aanwezige Partijen die hun stem uitbrengen aangenomen wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag.

(c) Tenzij de Conferentie anders bepaalt, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en van kracht te zijn geworden overeenkomstig de procedures aangegeven in het tweede lid, onder (f) en (g).

(4) (a) In het geval van een wijziging van een Facultatieve Bijlage wordt een verwijzing in dit artikel naar een „Partij bij het Verdrag” geacht betrekking te hebben op een door die Bijlage gebonden Partij.

(b) Een Partij die heeft geweigerd een wijziging van een Bijlage te aanvaarden wordt, uitsluitend voor de toepassing van die toepassing van die wijziging, als niet-Partij beschouwd.

(5) Voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een nieuwe Bijlage gelden dezelfde procedures als voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een wijziging van een artikel van het Verdrag.

(6) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, geldt elke wijziging van dit Verdrag volgens de bepalingen van dit artikel, die betrekking heeft op de bouw van een schip, alleen voor schepen waarvoor reeds een bouwcontract is gesloten of, indien er geen bouwcontract bestaat, waarvan de kiel reeds is gelegd op of na de datum waarop de wijziging in werking treedt.

(7) Een wijziging van een Protocol of van een Bijlage dient slechts betrekking te hebben op de inhoud van dat Protocol of die Bijlage en niet in strijd te zijn met de bepalingen van de artikelen van dit Verdrag.

(8) De Secretaris-Generaal van de Organisatie stelt alle Partijen in kennis van elke wijziging die ingevolge dit artikel in werking treedt, alsmede van de datum waarop die wijziging van kracht wordt.

(9) Elke verklaring van aanvaarding van of bezwaar tegen een wijziging ingevolge dit artikel wordt schriftelijk medegedeeld aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie. Deze brengt een dergelijke kennisgeving en de datum van ontvangst daarvan ter kennis van de Partijen bij het Verdrag.

Artikel 17

Bevordering van technische samenwerking

De Partijen bij het Verdrag bevorderen, in overleg met de Organisatie en andere internationale lichamen, met bijstand van en in samenwerking met de Uitvoerend Directeur van het Milieuprogramma van de Verenigde Naties, steun aan Partijen die om technische hulp verzoeken voor:

(a) het opleiden van wetenschappelijk en technisch personeel;

(b) het leveren van de nodige uitrusting en voorzieningen voor ontvangstinstanties en controle-apparaat;

(c) het bevorderen van andere maatregelen en voorzieningen ter voorkoming of beperking van verontreiniging van het mariene milieu door schepen, en

(d) het stimuleren van onderzoek, bij voorkeur in de betrokken landen zelf, ter bevordering van de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 18

Opzegging

(1) Dit Verdrag of een Facultatieve Bijlage kan door elke Partij jaren te rekenen van de datum waarop het Verdrag of die Bijlage voor die Partij in werking trad.

(2) Opzegging geschiedt door een schriftelijke mededeling aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle andere Partijen in kennis stelt van een zodanige opzegging en van de datum van ontvangst daarvan, alsmede van de datum waarop de opzegging van kracht wordt.

(3) Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal van de Organisatie, dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien zulks in de kennisgeving wordt aangegeven.

Artikel 19

Nederlegging en registratie

(1) Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten welke dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.

(2) Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel 20

Talen

Dit Verdrag is opgesteld in een enkel exemplaar, in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er worden officiële vertalingen vervaardigd in de

Arabische, de Duitse, de Italiaanse en de Japanse taal welke worden nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, 2 november 1973.

Dit Verdrag werd ondertekend voor de volgende Staten: Australië, Brazilië, Bulgarije, Denemarken, de Duitse Democratische Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Polen, Spanje, de U.S.S.R., de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Zweden.

Protocol I

Bepalingen inzake meldingen van voorvallen met schadelijke stoffen

(overeenkomstig artikel 8 van het Verdrag)

Artikel I

Meldingsplicht

(1) De gezagvoerder van een schip betrokken bij een voorval als bedoeld in artikel III van dit Protocol, dan wel een ander die belast is met het bevel over het schip, meldt onverwijld en zo volledig mogelijk de bijzonderheden van een dergelijk voorval, een en ander volgens de bepalingen van dit Protocol.

(2) Indien het schip bedoeld in het eerste lid van dit artikel wordt verlaten, of indien een melding van dat schip onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, nemen de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van dat schip, dan wel hun vertegenwoordigers, zoveel mogelijk de verplichtingen van de gezagvoerder op zich krachtens de bepalingen van dit Protocol.

Artikel II

Wijzen van melden

(1) Elke melding wordt waar mogelijk per radio gedaan, maar in ieder geval op de snelst mogelijke wijze die beschikbaar is ten tijde van het doen van de melding. Meldingen per radio krijgen de hoogst mogelijke voorrang.

(2) Meldingen worden gericht aan de ambtenaar of het orgaan, aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder letter (a) van het Verdrag.

Artikel III

Wanneer te melden

De melding wordt gedaan omtrent alle voorvallen waarbij:

(a) een lozing plaatsvindt anders dan bij dit Verdrag toegestaan; of

(b) een lozing plaatsvindt zoals krachtens dit Verdrag is toegestaan:

(i) ter bescherming van de veiligheid van het schip of ter redding van menselijke levens op zee; of

(ii) als gevolg van beschadiging van het schip of zijn uitrusting; of

- (c) een lozing plaatsvindt van een schadelijke stof ter bestrijding van een bepaalde verontreiniging ten gevolge van een voorval of ter uitvoering van rechmatig wetenschappelijk onderzoek naar de bestrijding of beteugeling van verontreiniging, of
- (d) de kans bestaat op een lozing als bedoeld onder de letters (a), (b) of (c) van dit artikel.

Artikel IV

Inhoud van de melding

- (1) Elke melding bevat in het algemeen:
- (a) de identiteit van het schip;
 - (b) datum en tijd van het voorval;
 - (c) de geografische positie van het schip ten tijde van het voorval;
 - (d) de toestand van wind en zee, heersend ten tijde van het voorval; en
 - (e) ter zake dienende bijzonderheden met betrekking tot de staat van het schip.
- (2) Elke melding bevat in het bijzonder:
- (a) een duidelijke aanduiding of beschrijving van de betrokken schadelijke stoffen met opgave, zo mogelijk, van de juiste technische benamingen van die stoffen (in plaats van de juiste technische benamingen mogen geen handelsbenamingen worden gebezigd);
 - (b) een nauwkeurige of geschatte opgave van de hoeveelheid, de concentratie en de vermoedelijke staat van de schadelijke stoffen die geloosd zijn of vermoedelijk zullen worden geloosd;
 - (c) indien van toepassing, een beschrijving van de verpakking en de kenmerken; alsmede
 - (d) zo mogelijk, de naam van de verzender, van degene voor wie de goederen bestemd zijn of van de fabrikant.
- (3) Elke melding dient duidelijk aan te geven of de geloosde dan wel vermoedelijk te lozen schadelijke stof olie is, dan wel een vloeibare, een vaste of een gasvormige schadelijke stof, alsmede of deze stof werd of wordt vervoerd in bulk dan wel in verpakte vorm, in vrachtccontainers, in losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer.
- (4) Elke melding wordt zo nodig aangevuld met alle andere ter zake dienende gegevens die door een ontvanger van de melding worden gevraagd, of die door de opsteller van de melding dienstig worden geacht.

Artikel V

Aanvullende melding

Ieder die krachtens de bepalingen van dit Protocol verplicht is een melding te doen dient zo mogelijk:

- (a) de oorspronkelijke melding waar nodig aan te vullen met gegevens omtrent verdere ontwikkelingen; en
- (b) zo volledig mogelijk te voldoen aan verzoeken van betrokken Staten om aanvullende gegevens omtrent het voorval.

Protocol II

Arbitrage

(overeenkomstig artikel 10 van het Verdrag)

Artikel I

Tenzij de partijen bij het geschil anders besluiten, wordt de scheidsrechterlijke procedure gevoerd met inachtneming van de bepalingen van dit Protocol.

Artikel II

(1) Een scheidsrecht wordt ingesteld op verzoek van een Partij bij het Verdrag, gericht aan een andere Partij, overeenkomstig artikel 10 van dit Verdrag. Het verzoek om een scheidsrechterlijke beslissing bevat een voordracht van de zaak en gaat vergezeld van de ter zake dienende stukken.

(2) De eisende Partij stelt de Secretaris-Generaal van de Organisatie in kennis van het feit dat zij de instelling van een scheidsrecht heeft verzocht, van de namen van de partijen bij het geschil en van de artikelen van het Verdrag of van de Voorschriften waarvan de uitlegging of de toepassing naar haar mening het voorwerp van het geschil vormen. De Secretaris-Generaal doet deze inlichtingen aan alle Partijen toekomen.

Artikel III

Het scheidsrecht bestaat uit drie leden: een scheidsman benoemd door elke partij bij het geschil en een derde scheidsman die in onderlinge overeenstemming tussen de eerstgenoemden wordt aangewezen en die het voorzitterschap van het scheidsrecht op zich neemt.

Artikel IV

(1) Indien na het verstrijken van een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de benoeming van de tweede scheidsman de voorzitter van het scheidsrecht niet is aangewezen, gaat de Secretaris-Generaal van de Organisatie op verzoek van de meest gereede partij binnen een volgende periode van zestig dagen over tot de aanwijzing; hij doet daarbij een keuze uit een tevoren door de Raad van de Organisatie opgestelde lijst van bevoegde personen.

(2) Indien binnen een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek een van de partijen het lid van het scheidsrecht, voor wiens benoeming zij verantwoordelijk is, niet heeft benoemd, kan de andere partij de Secretaris-Generaal van de Organisatie hiervan rechtstreeks in kennis stellen. Deze wijst de voor-

zitter van het scheidsrecht aan binnen een termijn van zestig dagen; hij kiest deze uit de lijst bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

(3) De voorzitter van het scheidsrecht verzoekt, na te zijn aangewezen, de partij die geen scheidsman heeft benoemd, zulks te doen op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden. Indien de partij de vereiste benoeming niet verricht, verzoekt de voorzitter van het scheidsrecht de Secretaris-Generaal van de Organisatie de aanwijzing te verrichten op de wijze en onder de voorwaarden bedoeld in het voorgaande lid.

(4) De voorzitter van het scheidsrecht indien aangewezen met inachtneming van het bepaalde in dit artikel mag niet de nationaliteit bezitten of bezeten hebben van een van de betrokken partijen, tenzij de andere partij daarmee instemt.

(5) In geval van overlijden of in gebreke blijven van een scheidsman voor wiens benoeming een van de partijen verantwoordelijk is, benoemt die partij een vervanger binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van overlijden of in gebreke blijven. Indien deze partij de benoeming niet verricht, wordt de procedure voortgezet door de overblijvende scheidsmannen. In geval van overlijden of in gebreke blijven van de voorzitter van het scheidsrecht wordt een vervanger aangewezen overeenkomstig het bepaalde in artikel III hierboven of, bij gebreke van overeenstemming tussen de leden van het scheidsrecht, binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van het overlijden of in gebreke blijven, overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel V

Het scheidsrecht kan kennis nemen van en beslissen over tegenvorderingen die rechtstreeks voortvloeien uit het onderwerp van geschil.

Artikel VI

Elke partij is verantwoordelijk voor de bezoldiging van haar scheidsman en de betaling van aanverwante kosten, alsmede voor de kosten van voorbereiding van haar eigen zaak. De kosten van bezoldiging van de voorzitter van het scheidsrecht en alle uitgaven van algemene aard die de scheidsrechterlijke procedure met zich meebrengt worden door de Partijen gelijkelijk gedragen. Het scheidsrecht houdt boek van alle uitgaven en verstrekt een eindafrekening.

Artikel VII

Elke Partij bij het Verdrag die een juridisch belang heeft bij de zaak en die door de uitspraak in dit belang kan worden getroffen, kan zich, na schriftelijke kennisgeving aan de partijen die de proce-

dure oorspronkelijk hebben aangespannen, met toestemming van het scheidsrecht, in de procedure voegen.

Artikel VIII

Een ingevolge de bepalingen van dit Protocol ingesteld scheidsrecht stelt zelf zijn procedureregels vast.

Artikel IX

(1) Beslissingen van het scheidsrecht, zowel wat betreft de procedure en de plaats van vergadering, als wat betreft elk voorgelegd geschil worden genomen met meerderheid van stemmen; indien een van de leden van het scheidsrecht voor wiens benoeming de partijen verantwoordelijk waren afwezig is of zich van stemming onthoudt, staat dit geen beslissing van het scheidsrecht in de weg. Bij staking van stemmen geeft de stem van de voorzitter de doorslag.

(2) De partijen vergemakkelijken het werk van het scheidsrecht en, overeenkomstig hun wetgeving en met gebruikmaking van alle hun ten dienste staande middelen, in het bijzonder:

(a) verschaffen zij het scheidsrecht de nodige stukken en inlichtingen;

(b) stellen zij het scheidsrecht in staat hun grondgebied te betreden, getuigen of deskundigen te horen en de situatie ter plaatse in ogenschouw te nemen.

(3) Afwezigheid of in gebreke zijn van een partij belemmert de voortgang van de procedure niet.

Artikel X

(1) Het scheidsrecht doet uitspraak binnen een termijn van vijf maanden te rekenen van zijn instelling, tenzij het besluit, indien noodzakelijk, deze termijn met niet meer dan drie maanden te verlengen. De uitspraak van het scheidsrecht is met redenen omkleed. Zij is definitief en er staat geen beroep tegen open; de uitspraak wordt aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie medegedeeld. De partijen voldoen onverwijld aan de uitspraak.

(2) Alle geschillen die zich tussen de partijen kunnen voordoen ten aanzien van de uitlegging of uitvoering van de uitspraak, kunnen door de meest gerede partij worden voorgelegd aan het scheidsrecht dat de uitspraak heeft gedaan of, indien dit niet beschikbaar is, aan een ander voor dit doel ingesteld scheidsrecht, dat is ingesteld op dezelfde wijze als het eerste scheidsrecht.

Bijlage I Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

Voorschrift 1

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „olie” verstaan minerale olie in elke vorm, daar- onder begrepen ruwe olie, stookolie, oliehoudend slik, olieafval en geraffineerde produkten (anders dan petrochemische produkten die vallen onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag) en, zonder de algemeenheid van het bovenstaande te beperken, de stoffen genoemd in Aanhangsel I van deze Bijlage;

(2) wordt onder „oliehoudend mengsel” verstaan een mengsel dat olie bevat in elk gehalte;

(3) wordt onder „brandstofolie” verstaan elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpwerktuigen van het schip dat die olie aan boord heeft;

(4) wordt onder „olietankschip” verstaan een schip dat in de eerste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietankschip, en elk „chemicalietankschip” zoals omschreven in Bijlage II van dit Verdrag, indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;

(5) wordt onder „combinatietankschip” verstaan een schip ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen;

(6) wordt onder „nieuw schip” verstaan een schip:

- (a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst na 31 december 1975; of
 - (b) waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 30 juni 1976; of
 - (c) dat na 31 december 1979 wordt opgeleverd; of
 - (d) dat een belangrijke verbouwing heeft ondergaan:
- (i) waarvoor het contract is geplaatst na 31 december 1975; of
 - (ii) waarvoor bij het ontbreken van een contract de verbouwing na 30 juni 1976 is begonnen; of
 - (iii) die na 31 december 1979 is voltooid;

(7) wordt onder „bestaand schip” verstaan een ander dan een nieuw schip;

(8) wordt onder „belangrijke verbouwing” verstaan de verbouwing van een bestaand schip;

(a) welke de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate wijzigt; of

(b) welke het type van het schip wijzigt; of

(c) welke naar het oordeel van de Administratie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip, of

(d) welke anderszins het schip zodanig verandert, dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan die bepalingen van dit Verdrag, waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen;

(9) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 144°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 18°00' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 153°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte”;

(10) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging

van de zee door olie wordt vereist. Onder deze bijzondere gebieden worden begrepen de gebieden genoemd in Voorschrift 10 van deze Bijlage;

(11) wordt onder „hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen” verstaan de totale hoeveelheid van de op elk moment geloosde olie, uitgedrukt in liters per uur, gedeeld door de snelheid van het schip in knopen op hetzelfde moment;

(12) wordt onder „tank” verstaan een omsloten ruimte gevormd door de permanente scheepsconstructie, en ontworpen voor het vervoer van vloeistoffen in bulk;

(13) wordt onder „zijtank” verstaan een tank grenzend aan de huidbeplating van het schip;

(14) wordt onder „midentank” verstaan een tank binnen de wanden van een langsschot;

(15) wordt onder „sloptank” verstaan een tank speciaal ontworpen voor het opvangen van aftap- en waswater uit de tanks en andere oliehoudende mengsels;

(16) wordt onder „schone ballast” verstaan de ballast in een tank die, sinds er voor de laatste maal olie in werd vervoerd, zodanig is gereinigd dat vloeistof daaruit afkomstig, indien geloosd uit een schip dat stilligt, in schoon rustig water op een heldere dag, geen zichtbare sporen van olie zou achterlaten op het wateroppervlak of op aangrenzende kusten, of oliehoudend slijk of emulsie zou achterlaten onder het wateroppervlak of op de aangrenzende kusten. Ingeval deze ballast wordt geloosd via een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor het lozen van olie, is de aanwijzing gebaseerd op een dergelijk systeem, dat het oliegehalte van de vloeistof niet hoger lag dan 15 eenheden per miljoen, bepalend voor het feit dat de ballast schoon was, ongeacht de aanwezigheid van zichtbare sporen;

(17) wordt onder „gescheiden ballast” verstaan het ballastwater dat wordt ingenomen in een tank die volledig is gescheiden van de olielading en van het brandstofsysteem en die permanent wordt bestemd voor het vervoer van ballast of voor het vervoer van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke stoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de Bijlagen van dit Verdrag;

(18) wordt onder „lengte”(L) verstaan 96% van de lengte van de lastlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurmast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte wordt

gemeten evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen. De lengte (L) wordt gemeten in meters;

(19) worden onder „de voorloodlijn en de achterloodlijn” verstaan de loodlijnen op het voorste en achterste punt van de lengte (L). De voorloodlijn meet getrokken worden door het snijpunt van de lastlijn met de voorzijde van de voorsteven op de waterlijn waarop de lengte wordt gemeten;

(20) is „midscheeps” gelegen op het midden van de lengte (L);

(21) is de „breedte” (B) de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal. De breedte (B) wordt gemeten in meters;

(22) is „draagvermogen” (DWT): het verschil in metrieke tonnen tussen het displacement van een schip in water met een soortelijk gewicht van 1,025 op de lastlijn, overeenkomstig het toegewezen zomervrijboord, en het ledig gewicht van het schip;

(23) is „ledig gewicht”: het displacement van een schip in metrieke tonnen, zonder lading, brandstofolie, smeerolie, ballastwater, drinkwater en ketelvoedingwater in tanks, verbruiksgoederen, passagiers en hun goederen;

(24) is de „permeabiliteit” van een ruimte: de verhouding tussen het volume binnen die ruimte dat wordt geacht door water te worden ingenomen en het totale volume van die ruimte;

(25) worden „inhouden” en „oppervlakken” in een schip in alle gevallen berekend tot buitenkant spanten en verstijvingen.

Voorschrift 2

Toepassing

(1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen.

(2) Voor andere schepen dan olietankschepen die zijn uitgerust met laadruimten, gebouwd en gebruikt voor het vervoer van olie in bulk, met een totaal laadvermogen van 200 m³ of meer, gelden de bepalingen van de Voorschriften 9, 10, 14, 15 (1), (2) en (3), 18, 20 en 24 (4) van deze Bijlage voor olietankschepen ook voor de constructie en het gebruik van die laadruimten, behalve dat, ingeval het totale laadvermogen minder is dan 1000 m³, de bepalingen van Voorschrift 15 (4) kunnen worden toegepast in plaats van die van Voorschrift 15 (1), (2) en (3).

(3) Ingeval een lading die valt onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag wordt vervoerd in een laadruimte van een olietank-

schip, zijn de betreffende voorschriften van Bijlage II van dit Verdrag ook van toepassing.

(4) (a) Draagvleugelboten en luchtkussenvaartuigen en andere nieuwe typen vaartuigen (nabij de oppervlakte drijvende vaartuigen, onderwatervaartuigen, enz.) waarop, gezien hun constructie, de toepassing van de bepalingen van de Hoofdstukken II en III van deze Bijlage met betrekking tot constructie en uitrusting onredelijk of onuitvoerbaar zou zijn, kunnen door de Administratie van de toepassing van deze bepalingen worden vrijgesteld, mits de constructie en de uitrusting van het schip gelijkwaardige bescherming bieden tegen verontreiniging door olie, zulks gelet op de dienstverlening waarvoor het is bestemd.

(b) De bijzonderheden betreffende een dergelijke door de Administratie verleende vrijstelling worden vermeld in het Certificaat als bedoeld in Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(c) De Administratie die een dergelijke vrijstelling verleent, stelt de Organisatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen negentig dagen na de verlening, in kennis van de bijzonderheden daarvan alsmede van de redenen daarvoor; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisgeving en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

Voorschrift 3

Gelijkwaardige voorzieningen

(1) De Administratie mag het aanbrengen van alle andere installaties, materialen, middelen of toestellen in een schip toestaan, dan die welke in deze Bijlage worden voorgeschreven, mits dergelijke installaties, materialen, middelen of toestellen ten minste even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage worden vereist. Deze bevoegdheid van de Administratie strekt zich niet uit tot de vervanging van operationele werkwijzen ter uitvoering van de controle op het lozen van olie, als gelijkwaardig aan die soort vormen van ontwerp en constructie als voorgeschreven in deze Bijlage.

(2) De Administratie die het aanbrengen toestaat van andere installaties, materialen, middelen en toestellen dan die welke in deze Bijlage zijn voorgeschreven, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij het Verdrag, ter kennisgeving en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

Voorschrift 4

Onderzoeken

(1) Alle olietankschepen met een bruto-inhoud van 150 ton en

meer, alsmede alle andere schepen met een bruto-inhoud van 400 ton en meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

(a) een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 5 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit onderzoek dient een volledig onderzoek te omvatten van de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal van het schip, voor zover het schip valt onder deze Bijlage. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage;

(b) periodieke onderzoeken die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal van het schip ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt verlengd zoals bepaald in Voorschrift 8(3) of (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van de periodieke onderzoeken dienovereenkomstig worden verlengd;

(c) tussentijdse onderzoeken met door de Administratie vast te stellen tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan dertig maanden, en die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pipelidingen, met inbegrip van de systemen voor het bewaken en regelen van het lozen van olie, de olieafscheider en de oliefiltersystemen, ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage en in goede bedrijfsklare staat verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangekend op het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973), afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(2) De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid (1) van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

(3) Onderzoeken van het schip aangaande de toepassing van de voorschriften van deze Bijlage dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter de onderzoeken toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties.

In alle gevallen waarborgt de betrokken Administratie de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

(4) Na de voltooiing van elk onderzoek van het schip krachtens dit Voorschrift mag zonder toestemming van de Administratie geen

wijziging van betekenis worden aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of materialen, waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installaties.

Voorschrift 5

Afgifte van het Certificaat

(1) Na onderzoek overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 4 van deze Bijlage wordt een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven aan elk olietankschip met een bruto inhoud van 150 ton en meer en aan elk ander schip met een bruto inhoud van 400 ton en meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgegeven. Op bestaande schepen wordt deze bepaling van toepassing twaalf maanden na de inwerking-treding van dit Verdrag.

(2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar gemachtigde personen of organisaties. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat op zich.

Voorschrift 6

Afgifte van het Certificaat door de Regering van een ander land

(1) De Regering van een land dat Partij is bij het Verdrag kan een schip op verzoek van de Administratie aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien deze ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgeven of machtigen tot afgifte aan het schip, overeenkomstig deze Bijlage.

(2) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

(3) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en op dezelfde wijze worden erkend als het Certificaat dat is afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(4) Er wordt geen Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgegeven aan een schip dat ge-

rechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij het Verdrag.

Voorschrift 7

Vorm van het Certificaat

Het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, naar het model opgenomen in Aanhangsel II van deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

Voorschrift 8

Geldigheidsduur van het Certificaat

(1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met uitzondering van het bepaalde onder lid (2), (3) en (4) van dit Voorschrift.

(2) Indien een schip zich, op het tijdstip waarop de geldigheid van het Certificaat afloopt, niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij het Verdrag wier vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter alleen worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis te voltooien naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt zulks te doen.

(3) Geen enkel Certificaat mag op deze wijze langer dan vijf maanden worden verlengd; een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.

(4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.

(5) Een Certificaat verliest zijn geldigheid indien zonder toestemming van de Administratie belangrijke wijzigingen zijn aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, zoals vereist, tenzij het gaat om onmiddellijke vervanging van derge-

lijke uitrusting of installaties, of indien tussentijdse onderzoeken zoals vastgesteld door de Administratie krachtens Voorschrift 4 (1) (c) van deze Bijlage niet worden verricht.

(6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar gelang welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overgang stelt de Regering van de Partij, welks vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overgang bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

HOOFDSTUK II

BEPALINGEN VOOR DE BEDRIJFSVOERING AAN BOORD TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING

Voorschrift 9

Regeling van het lozen van olie

(1) Onverlet de bepalingen van de Voorschriften 10 en 11 van deze Bijlage, en onder (2) van dit Voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

- (a) door een olietankschip, behalve zoals bepaald onder (b) :
- (i) het tankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
- (ii) het tankschip bevindt zich niet meer dan 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
- (iii) het tankschip vervolgt zijn vaartroute;
- (iv) de hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen bedraagt niet meer dan 60 liter per zeemijl;
- (v) de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor bestaande tankschepen niet meer dan 1/15.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakt en voor nieuwe tankschepen niet meer dan 1/30.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakt, en

(vi) het tankschip werkt, behalve zoals bepaald in Voorschrift 15 (5) en (6) van deze Bijlage, met een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing en een sloptank-installatie zoals vereist in Voorschrift 15 van deze Bijlage;

(b) door een schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton of meer en door een olietankschip vanuit de vulgings van de machineruimten (met uitzondering van de vulgings van de ladingpompkamers), tenzij de vloeistof is vermengd met residu van de olielading:

- (i) het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
- (ii) het schip bevindt zich meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
- (iii) het schip vervolgt zijn vaarroute;
- (iv) de geloosde vloeistof bevat minder dan 100 eenheden olie per miljoen eenheden geloosde vloeistof; en
- (v) het schip werkt met een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing, een systeem voor de afscheiding van olie en water, een olie-filtersysteem of een andere inrichting zoals vereist in Voorschrift 16 van deze Bijlage.

(2) Bij een schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van minder dan 400 ton, buiten het bijzondere gebied, draagt de Administratie er zorg voor dat dit is uitgerust, voor zover praktisch uitvoerbaar en redelijk, met installaties voor het aan boord opslaan van olieresidu en de afgifte daarvan aan ontvangsinrichtingen of lozing in zee overeenkomstig het gestelde in lid (1), letter b, van dit Voorschrift.

(3) Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip, of in het kielzog van dat schip, dienen de Regeringen van Partijen bij het Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijze in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten, om na te gaan of de bepalingen van dit Voorschrift of van Voorschrift 10 van deze Bijlage zijn overtreden. Bij het onderzoek zal in het bijzonder worden betrokken de toestand van wind en zee, de gevolgde koers en de snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.

(4) De bepalingen onder (1) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone ballast of van gescheiden ballast. De bepalingen onder (1) (b) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van oliehoudende mengsels die, zonder verduunning, niet meer dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel bevatten.

(5) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor

het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen welke worden aangewend om de in dit Voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

(6) Het olieresidu dat niet in zee kan worden geloosd volgens de bepalingen onder (1), (2) en (4) van dit Voorschrift dient aan boord te worden gehouden of in ontvangsinrichtingen te worden afgegeven.

Voorschrift 10

Methoden ter voorkoming van verontreiniging door olie door in bedrijf zijnde schepen binnen bijzondere gebieden

(1) Voor de toepassing van deze Bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf, die als volgt worden omschreven:

(a) Onder het gebied van de Middellandse Zee wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de Golven en Zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van 5°36' westerlengte.

(b) Onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op 57°44'8" noorderbreedte.

(c) Onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte.

(d) Onder het gebied van de Rode Zee wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°8'5" noorderbreedte, 43°19'6" oosterlengte) en Hasn Murad (12°40'4" noorderbreedte, 43°30'2" oosterlengte).

(e) Onder het gebied van de Perzische Golf wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd (22°30' noorderbreedte, 59°48' oosterlengte) en Ras al Fastej (25°04' noorderbreedte, 61°25' oosterlengte).

(2) (a) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 11 van deze Bijlage is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door elk olietankschip en door elk schip, geen olietankschip zijnde met een bruto tonnage van 400 ton en meer, wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden.

(b) Deze schepen dienen, wanneer zij zich in een bijzonder gebied bevinden, alle aftapolie, oliehoudend slijk, vuil ballast- en tankwas-

water aan boord te houden en deze slechts aan ontvangstinrichtingen af te geven.

(3) (a) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 11 van deze Bijlage is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door schepen, olietankschepen zijnde met een bruto tonnage van minder dan 400 ton, wanneer zij zich in een bijzonder gebied bevinden, behalve indien de geloosde onverdunde vloeistof niet meer dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel bevat, ofwel indien wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

- (i) het schip vervolgt zijn vaarroute;
- (ii) het oliegehalte van de geloosde vloeistof bedraagt minder dan 100 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel; en
- (iii) de lozing geschiedt zover mogelijk van het land verwijderd, maar in geen geval binnen een afstand van 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

(b) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën bevatten, en evenmin andere stoffen in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen aanwezig met het doel de in dit Voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

(c) De olieresiduen die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen onder (a) van dit lid dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

(4) De bepalingen van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast.

(5) Niets in dit Voorschrift verbiedt een schip, dat siechtis tijdens een gedeelte van zijn reis in een bijzonder gebied vaart, buiten dat gebied te lozen overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage.

(6) Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip of in het kielzog van dat schip dienen de Regeringen van Partijen bij het Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijze in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten ter zake om na te gaan of de bepalingen van dit Voorschrift of van Voorschrift 9 van deze Bijlage zijn overtreden. Bij het onderzoek zal in het bijzonder worden betrokken: de toestand van wind en zee, de gevolgde koers en de snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olieozingen.

(7) Ontvangstinrichtingen in bijzondere gebieden:

(a) de gebieden van de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en de Oostzee;

(i) De Regering van elke Partij bij het Verdrag wier kustlijn grenst aan een van de bijzondere gebieden draagt daartoe zorg, dat uiterlijk op 1 januari 1977 alle olielaadplaatsen en reparatiehavens in het bijzondere gebied zijn voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van alle vuile ballast en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien zullen alle havens binnen het bijzondere gebied worden voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen van andere residuen en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben toereikend om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.

(ii) De Regering van elke Partij onder wier rechtsmacht ondiepe toegangen tot scheepvaartroutes vallen, welke een vermindering van diepgang door middel van het lozen van ballast zouden vereisen, draagt zorg voor de voorziening in de inrichtingen bedoeld onder (a) (i) van dit lid, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.

(iii) Gedurende de periode die verloopt tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag (indien eerder dan 1 januari 1977) en 1 januari 1977, zullen schepen die in de bijzondere gebieden varen zich houden aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage. De Regeringen van Partijen wier kustlijn grenst aan een van de bijzondere gebieden bedoeld onder (a) van dit lid kunnen echter een datum vaststellen, eerder dan 1 januari 1977 doch later dan de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van de betrokken bijzondere gebieden van kracht zullen worden:

- (1) indien alle vereiste ontvangstinrichtingen op de aldus vastgestelde datum beschikbaar zijn; en
 - (2) reeds de betrokken Partijen de Organisatie ten minste zes maanden van tevoren in kennis stellen van de aldus vastgestelde datum, dit ter mededeling aan andere Partijen.
- (iv) Na 1 januari 1977, dan wel na de datum vastgesteld overeenkomstig het bepaalde onder (a) (iii) van dit lid indien deze datum eerder valt, stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Verdragsluitende Regeringen.

(b) de gebieden van de Rode Zee en de Perzische Golf:

(i) De Regering van elke Partij wier kustlijn grenst aan de bijzondere gebieden draagt er zorg voor dat zo spoedig moge-

Voorschrift 11

Uitzonderingen

De Voorschriften 9 en 10 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

- (a) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenvlens op zee te redden; of
- (b) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:
 - (i) mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
 - (ii) uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, of wel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of
 - (c) het lozen in zee van oliehoudende stoffen met toestemming van de Administratie, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden ten einde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsmacht men zich voornemt de lozing te doen plaatsvinden.

Voorschrift 12

Ontvangstinrichtingen

- (1) Onverlet het bepaalde in Voorschrift 10 van deze Bijlage verbindt de Regering van elke Partij zich ertoe de aanleg te verzekeren van inrichtingen bij olielaadplaatsen, in reparatiehavens, alsmede in andere havens waar schepen olieresiduen moeten lozen, bestemd voor de ontvangst van die residuen en oliehoudende mengsels welke achterblijven voor afgifte door olietankschepen en andere schepen en toereikend om te voldoen aan de behoefte van de schepen die er gebruik van maken, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.
- (2) De ontvangstinrichtingen zoals bedoeld in lid (1) van dit Voorschrift dienen te worden aangelegd in:
 - (a) alle havens en plaatsen waar ruwe olie in olietankschepen wordt geladen, wanneer deze tankschepen onmiddellijk voor hun aankomst een reis in ballast hebben gemaakt van niet langer dan 72 uren of niet meer dan 1200 zeemijlen;
 - (b) alle havens en plaatsen waar olie, geen ruwe olie zijnde, in

lijk alle olielaadplaatsen en reparatiehavens binnen deze bijzondere gebieden zijn voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van alle vuile ballast en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien zullen alle havens binnen het bijzondere gebied worden voorzien van inrichtingen, toereikend voor het ontvangen van andere residuen en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben toereikend om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.

- (ii) De Regering van elke Partij onder wier rechtsmacht ondiepe toegangen tot scheepvaartroutes vallen welke een vermindering van diepgang door middel van het lozen van ballast zouden vereisen, draagt zorg voor de voorziening in inrichtingen bedoeld onder (b) (i) van dit lid, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.
- (iii) Elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen getroffen ingevolge de bepalingen onder (b) (i) en (ii) van dit lid. Na ontvangst van voldoende mededelingen stelt de Organisatie een datum vast waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van het betrokken gebied in werking treden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van te voren in kennis van de aldus vastgestelde datum.
- (iv) Gedurende de periode die verloopt tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de aldus vastgestelde datum houden schepen die in de bijzondere gebieden varen zich aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage.
- (v) Na deze datum houden ook olietankschepen, die lading innemen in havens in deze bijzondere gebieden waar de genoemde inrichtingen nog niet beschikbaar zijn, zich volledig aan de bepalingen van dit Voorschrift. Olietankschepen die deze bijzondere gebieden binnenvaren om lading in te nemen, doen echter al het mogelijke om het gebied binnen te varen met uitsluitend schone ballast aan boord.
- (vi) Na de datum van inwerkingtreding van de bepalingen voor het betrokken bijzondere gebied stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.
- (vii) Per 1 januari 1977, of een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag indien deze datum later valt, dient ten minste in de ontvangstinrichtingen als bedoeld in Voorschrift 12 van deze bijlage te zijn voorzien.

(f) De inrichtingen die in laadhavens voor stortladingen zijn aangelegd, dienen naar behoren te worden afgestemd op de speciale problemen van combinatietankschepen.

(4) De ontvangstinrichtingen, voorgeschreven in lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift, dienen uiterlijk een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, of op 1 januari 1977, al naar gelang welke datum later valt, beschikbaar gesteld te worden.

(5) Elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen, waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht, als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.

Voorschrift 13

Olietankschepen met gescheiden-ballasttanks

(1) Elk nieuw olietankschip met een draagvermogen van 70.000 ton en meer dient te worden voorzien van gescheiden-ballasttanks en moet voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift.

(2) De capaciteit van de gescheiden-ballasttanks dient zodanig te worden bepaald, dat een veilige bedrijfsvoering van het schip op ballastreizen mogelijk is, zonder gebruik te moeten maken van olietanks voor ballastwater, behalve zoals bepaald in lid (3) van dit Voorschrift. In alle gevallen dient de capaciteit van de gescheiden-ballasttanks echter ten minste zodanig te zijn, dat in elke ballasttoestand op elk deel van de reis, met inbegrip van de toestand van ledig gewicht plus uitsluitend gescheiden-ballast de diepgang en langshelling van het schip aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

(a) de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (md) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan: $md = 2,0 + 0,02 L$;

(b) de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met de loodlijn bepaald door de midscheepse diepgang (md) zoals aangegeven onder (a) van dit lid, alsmede met de langshelling bij stuurlast van niet meer dan 0,015 L; en

(c) de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan die, welke noodzakelijk is voor volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).

(3) Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd, behalve in dermate zware weersomstandigheden dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in olietanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voor-

bulk wordt geladen met een gemiddelde hoeveelheid van meer dan 1000 metrieke tonnen per dag;

(c) alle havens waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het schoonmaken van tanks gevestigd zijn;

(d) alle havens en laad- en losplaatsen waar schepen worden behandeld die zijn voorzien van de tank(s) voor oliehoudend slik zoals vereist krachtens Voorschrift 17 van deze Bijlage;

(e) alle havens, ten behoeve van de ontvangst van oliehoudend lenswater en overige residuen, waarvan de lozing overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage niet mogelijk is; en

(f) alle laadhavens voor stortladingen ten behoeve van de ontvangst van residuen uit combinatietankschepen, waarvan de lozing overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage niet mogelijk is.

(3) Voor de capaciteit ten aanzien van de ontvangstinrichtingen is het volgende bepalend:

(a) Laadplaatsen voor ruwe olie dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels waarvan de lozing niet mogelijk is overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, door alle olietankschepen op reizen zoals beschreven in lid (2) (a) van dit Voorschrift.

(b) De laadhavens en laadplaatsen bedoeld in lid (2) (b) van dit Voorschrift dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels waarvan de lozing niet mogelijk is overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, door olietankschepen die andere olie dan ruwe olie in bulk laden.

(c) Alle havens, waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het schoonmaken van tanks gevestigd zijn, dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van alle residuen en oliehoudende mengsels die zich aan boord bevinden voor afgifte door schepen voordat zij bij deze werpen of inrichtingen aankomen.

(d) Alle inrichtingen die ingevolge lid (2) (d) van dit Voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van alle residuen, die overeenkomstig Voorschrift 17 van deze Bijlage aan boord zijn gehouden van alle schepen die redelijkerwijze kunnen worden geacht deze havens en laad- of losplaatsen aan te doen.

(e) Alle inrichtingen die ingevolge dit Voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van oliehoudend lenswater en andere residuen die niet kunnen worden geloosd overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage.

schrijft 9 en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, waarvan aantekening gehouden dient te worden in het Olie-journaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

(4) Elk olietankschip, dat niet behoeft te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks overeenkomstig lid (1) van dit Voorschrift, kan echter als gescheiden-ballasttankschip worden aangemerkt mits het, in geval van een olietankschip met een lengte van 150 meter en meer, volledig voldoet aan de vereisten van lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift en in geval van een olietankschip met een lengte van minder dan 150 meter, de gescheiden-ballasttoestand naar genoegen is van de Administratie.

Voorschrift 14

Gescheiden houden van brandstofolie en waterballast

(1) Behalve zoals bepaald in lid (2) van dit Voorschrift, dient aan boord van nieuwe schepen anders dan olietankschepen, met een bruto tonnage van 4000 ton en meer en aan boord van nieuwe olietankschepen met een bruto tonnage van 150 ton en meer, geen ballastwater in enige brandstofolietank te worden vervoerd.

(2) Wanneer ongewone omstandigheden of de noodzaak om grote hoeveelheden brandstofolie mee te voeren, het meevoeren van ander ballastwater dan schoon ballastwater in enige brandstofolietank noodzakelijk maken, dient dit ballastwater te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen of te worden geloosd in zee volgens Voorschrift 9, met gebruikmaking van de uitrusting aangegeven in Voorschrift 16 (2) van deze Bijlage; hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Oliejournaal.

(3) Alle andere schepen dienen zich, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, te houden aan de vereisten van paragraaf (1) van dit Voorschrift.

Voorschrift 15

Het aan boord houden van olie

(1) Onverlet het bepaalde in lid (5) en lid (6) van dit Voorschrift worden olietankschepen met een bruto tonnage van 150 ton en meer uitgerust met voorzieningen overeenkomstig de vereisten van lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift, met dien verstande dat, in het geval van bestaande tankschepen, de vereisten inzake bewakings- en regelsystemen voor lozingen en voorzieningen voor sloptanks drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag van toepassing zullen zijn.

(2) (a) Er dient te worden voorzien in toereikende middelen voor het reinigen van de ladingtanks en het overbrengen van het verontreinigde ballastresidu en tankwaswater van de ladingtanks naar een door de Administratie goedgekeurde sloptank. Aan boord van bestaande olietankschepen mag elke ladingtank worden bestemd als sloptank.

(b) Hierbij dienen voorzieningen te worden aangebracht voor het overbrengen van oliehoudend afval naar een sloptank of een combinatie van sloptanks, zodanig dat elke vloeistof die in zee wordt geloosd, zal voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage.

(c) De voorzieningen voor de sloptank of de combinatie van sloptanks dienen de nodige capaciteit te hebben om het tankwaswater ontstaan door tankwassen, alsmede de olieresiduen en verontreinigde ballastresiduen te bevatten, met dien verstande dat het totaal voor deze capaciteit niet minder dient te zijn dan 3% van het olielaadvermogen van het schip, behalve dat, waar gescheiden ballasttanks zijn aangebracht overeenkomstig Voorschrift 13 van deze Bijlage, of waar geen voorzieningen zijn aangebracht zoals eductors welke gebruik maken van water naast het tankwaswater, de Administratie 2% kan aanvaarden. Nieuwe olietankschepen met een draagvermogen van meer dan 70.000 ton dienen van ten minste twee sloptanks te zijn voorzien.

(d) De sloptanks dienen zo te zijn ontworpen, in het bijzonder met betrekking tot de plaats van in- en uitlaten, keerplaten en -schotten voorzover deze zijn aangebracht, dat overmatige turbulentie en het meevoeren van olie in het water of het vormen van emulsie met het water wordt vermeden.

(3) (a) Er dient een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor olie lozingen te worden aangebracht. Bij beschouwing van het ontwerp van de oliegehaltemeter die in het systeem moet worden opgenomen, dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen*). Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor een doorlopende weergave van de lozing van olie in liters per zeemijl en de totale hoeveelheid geloosde olie, of het oliegehalte en de hoeveelheid geloosde vloeistof per tijdseenheid. Deze weergave dient aanduiding van tijd en datum te bevatten en dient ten minste drie jaren te worden bewaard. Het bewakings- en regelsysteem voor de olie lozing dient in werking te treden wanneer er enige lozing van vloeistof in zee plaatsvindt en het dient zo te zijn ingericht dat het verzekert dat elke lozing

*) Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waferafschers en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233 (VII).

van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt wanneer de hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge Voorschrift 9, (1) (a), van deze Bijlage.

Elke storing in dit bewakings- en regelsysteem dient de lozing te doen ophouden en dient te worden aangehouden in het Oliejournaal. Er dient in een andere handbediende methode te zijn voorzien welke gebruikt kan worden in geval van een dergelijke storing; het onklare gedeelte dient echter bedrijfsklaar te worden gemaakt voordat het olietankschip zijn volgende reis in ballast aanvangt, tenzij het op weg is naar een reparatiehaven.

Bestaande olietankschepen dienen te voldoen aan alle hierboven omschreven bepalingen met dien verstande echter dat het stoppen van de lozing met de hand mag geschieden en de hoeveelheid geloosde olie geschat mag worden aan de hand van de pompkarakteristiek.

(b) Er dienen door de Administratie goedgekeurde, doelmatige detectoren van het olie-waterscheidingsvlak aanwezig te zijn ten behoeve van een snelle en nauwkeurige bepaling van het olie-waterscheidingsvlak in sloptanks; zij dienen beschikbaar te zijn voor gebruik in andere tanks waarin de scheiding van olie en water tot stand komt en van waaruit men lozing rechtstreeks in zee wil doen plaatsvinden.

(c) De richtlijnen met betrekking tot de werking van het systeem dienen in overeenstemming te zijn met een door de Administratie goedgekeurde bedrijfshandleiding. Zij dienen zowel op handbediening als op automatische werking betrekking te hebben en zij dienen erop gericht te zijn te verzekeren, dat er in geen geval olie wordt geloosd, anders dan in overeenstemming met de voorwaarden aangegeven in Voorschrift 9 van deze Bijlage *).

(4) De vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op olietankschepen met een bruto tonnage van minder dan 150 ton, waarbij de naleving van de Regeling van het lozen van olie krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage plaatsvindt door middel van het aan boord houden van olie en de latere afgifte van alle verontreinigd tankwaswater aan ontvangstinrichtingen. De totale hoeveelheid olie en waswater, teruggepompt in een opslagtank, dient te worden vermeld in het Oliejournaal. Deze totale hoeveelheid dient te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen, tenzij toereikende voorzieningen zijn getroffen om te verzekeren dat elke uitstroming van een vloeistof die in zee mag worden geloosd doelmatig wordt bewaakt, ten einde te verzekeren dat aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage wordt voldaan.

*) Zie ook "Clean Seas Guide for Oil Tankers", uitgegeven door de International Chamber of Shipping en het Oil Companies International Marine Forum.

(5) De Administratie kan de vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift terzijde stellen voor elk olietankschip dat uitsluitend reizen maakt zowel van een duur van 72 uur of minder als binnen een afstand van 50 mijl vanaf het dichtstbijzijnde land, mits het olietankschip niet in het bezit behoeft te zijn en niet in het bezit is van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973). Elke zodanige terzijdestelling dient onderworpen te zijn aan de eis dat het olietankschip alle oliehoudende mensels aan boord dient te houden ter latere afgifte aan ontvangstinrichtingen, en aan de bevinding van de Administratie, dat de beschikbare inrichtingen voor het ontvangen van deze oliehoudende mensels toereikend zijn.

(6) In gevallen waarin, naar het oordeel van de Administratie, de uitrusting voor bewaking van het lozen van geraffineerde lichte producten (witte oliën), vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) (vi) van deze Bijlage en omschreven onder (3) (a) van dit Voorschrift, niet verkrijgbaar is, kan de Administratie de verplichting tot nakoming van zulk een vereiste terzijde stellen, met dien verstande dat lozing alleen zal worden toegestaan in navolging van door de Administratie vastgestelde procedures, die dienen te voldoen aan de voorwaarden van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, uitgezonderd de verplichting tot het in bedrijf hebben van een bewakings- en regelsysteem voor olieolozingen. De Administratie zal de beschikbaarheid van uitrusting nagaan met tussenpozen van niet langer dan twaalf maanden.

(7) De vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt vervoeren; de naleving van de regeling van het lozen van asfalt krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage dient te geschieden door het aan boord houden van asfaltresiduen en het afgeven van alle verontreinigd waswater aan ontvangstinrichtingen.

Voorschrift 16

Bewakings- en regelsysteem voor olieolozingen en apparatuur voor olie-waterscheiding

(1) Elk schip met een bruto tonnage van 400 ton en meer dient te worden uitgerust met apparatuur voor het afscheiden van olie en water of voor het filteren van olie, die voldoet aan de bepalingen van lid (6) van dit Voorschrift. Elk zodanig schip dat grote hoeveelheden brandstofolie vervoert, dient te voldoen aan lid (2) van dit Voorschrift of aan lid (1) van Voorschrift 14.

(2) Elk schip met een bruto tonnage van 10.000 ton en meer dient te worden uitgerust:

(a) buiten hetgeen wordt vereist in lid (1) van dit Voorschrift, met een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dat voldoet aan lid (5) van dit Voorschrift; of

(b) in plaats van hetgeen wordt vereist in lid (1) en lid (2) (a) van dit Voorschrift, met een olie-waterafscheider die voldoet aan lid (6) van dit Voorschrift, alsmede met een doelmatig filtersysteem dat voldoet aan lid (7) van dit Voorschrift.

(3) De Administratie draagt er zorg voor dat schepen met een bruto tonnage van minder dan 400 ton voor zover praktisch uitvoerbaar zijn uitgerust voor het aan boord houden van olie of oliehoudende mengsels of voor het lozen ervan overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (b) van deze Bijlage.

(4) Voor bestaande schepen zullen de bepalingen onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag van toepassing zijn.

(5) Een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn. Bij beschouwing van het ontwerp van de in het systeem op te nemen oliegehaltemeter zal de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht nemen *).

Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor een doorlopende weergave van het oliegehalte in delen per miljoen. Deze weergave dient een aanduiding van tijd en datum te bevatten en dient ten minste drie jaren te worden bewaard. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient in werking te treden wanneer er enige lozing van vloeistof in zee plaatsvindt en het dient zo te zijn ingericht dat het verzekert dat elke lozing van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt wanneer de hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge Voorschrift 9 (1) (b) van deze Bijlage. Elke storing in dit bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient de lozing te doen ophouden en dient te worden aangekend in het Oliejournaal. Het onklare gedeelte dient bedrijfsklaar te worden gemaakt voordat het schip zijn volgende reis aanvangt, tenzij het op weg is naar een reparatiehaven. Bestaande schepen dienen te voldoen aan alle hierboven omschreven bepalingen, behalve dat het stoppen van de lozing met de hand mag geschieden.

(6) Apparatuur voor het afscheiden van olie en water of voor het filteren van olie dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat wordt verzekerd dat elk in

*) Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waterafschersers en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233(VII).

zee geloosd oliehoudend mengsel, nadat dit door de afscheider of de filtersystemen is gevoerd, minder dan 100 delen olie per miljoen delen mengsel bevat. Bij het beschouwen van het ontwerp van dergelijke apparatuur dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen *).

(7) Het oliefiltersysteem bedoeld onder lid (2) (b) van dit Voorschrift dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat het de uit de olieafscheider komende vloeistoffen kan opvangen en kan zorgen voor een uitstromende vloeistof waarvan het oliegehalte 15 delen per miljoen delen niet overschrijdt. Het dient te zijn voorzien van een alarminrichting om aan te geven wanneer deze waarde niet kan worden gehandhaafd.

Voorschrift 17

Tanks voor olieresiduen (slik)

(1) Elk schip met een bruto tonnage van 400 ton en meer dient te worden uitgerust met een of meer tanks met een capaciteit die, gezien het type machines en de lengte van de reis, toereikend is voor het opvangen van olieresiduen (slik) die niet kunnen worden behandeld op enige andere wijze overeenkomstig de voorschriften van deze Bijlage, bijvoorbeeld residuen ontstaan bij het zuiveren van brandstof en smeertolien en door olielekages in de machineruimten.

(2) In nieuwe schepen dienen deze tanks zo ontworpen en gebouwd te worden dat zij hun reiniging en de afgifte van residuen aan ontvangstinrichtingen vergemakkelijken. Bestaande schepen dienen voorzover redelijk en praktisch uitvoerbaar aan dit vereiste te voldoen.

Voorschrift 18

Inrichtingen aan boord van olietankschepen voor pompen, pijpleidingen en lozen

(1) Aan boord van elk olietankschip dient op het open dek, aan beide zijden van het schip, een walaansluiting voor afgifte te zijn opgesteld, ter koppeling aan ontvangstinrichtingen voor afgifte van verontreinigd ballastwater of van door olie verontreinigd water.

(2) Aan boord van elk olietankschip dienen de pijpleidingen voor het lozen in zee van vloeistoffen, zoals kan worden toegestaan krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage, te worden geleid naar het open

*) Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waterafschersers en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233(VII).

Omschrijving	Afmeting
boutgaten	6 gaten van 22 mm middellijn, aangebracht op onderling gelijke afstanden op een steekcirkel van bovengenoemde diameter met sleuven die zijn doorgetrokken tot de omtrek; sleufbreedte: 22 mm.
flensdikte	20 mm
bouten en moeren: aantal, diameter	6, elk van 20 mm middellijn en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er pijpleidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 125 mm; de flens dient van staal of ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens dient, tezamen met een pakking van oliebestendig materiaal, geschikt te zijn voor een werkdruk van 6 kg/cm².

Voorschrift 20

Oliejournaal

(1) Elk olietankschip met een bruto-tonnage van 150 ton en meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton en meer, moet zijn voorzien van een Oliejournaal dat, hetzij als onderdeel van het scheepsdagboek, hetzij anderszins, moet zijn ingericht volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

(2) Het Oliejournaal dient, voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende werkzaamheden aan boord plaatsvindt:

- (a) Voor olietankschepen:
 - (i) het laden van olie;
 - (ii) het overbrengen van olie van de ene tank naar de andere gedurende de reis;
 - (iii) het openen of sluiten, voor of na het laden of lossen, van afsluiters of soortgelijke inrichtingen die ladingtanks onderling verbinden;
 - (iv) het openen of sluiten van verbindingen tussen lading- en ballastleidingen;
 - (v) het openen of sluiten van overboordafsluiters, tijdens en na laden en lossen;
 - (vi) het lossen van lading;

dek of naar de zijde van het schip, boven de waterlijn in de zwaarste ballasttoestand. Pijpleidingssystemen welke de handelingen mogelijk maken zoals deze zijn toegestaan onder lid (4) (a) en (b) van dit Voorschrift kunnen in verschillende uitvoeringen aanvaard worden.

(3) Aan boord van nieuwe olietankschepen dienen voorzieningen te worden getroffen voor het stoppen van de lozing van vloeistoffen in zee vanaf een plaats op het bovendek of hoger, op een zodanige plaats dat de gebruikte walaansluiting, als bedoeld in lid (1) van dit Voorschrift, en de vloeistof uit de pijpleidingen, als bedoeld in lid (2) van dit Voorschrift, met het oog waarneembaar is. Er behoeven geen voorzieningen voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats te zijn aangebracht, indien een goed werkende verbinding, zoals een telefoon- of radiosysteem, beschikbaar is tussen de waarnemingsplaats en de regelpositie voor de lozing.

(4) Alle lozingen dienen boven de waterlijn te geschieden, behalve in de volgende gevallen:

- (a) gescheiden ballast en schone ballast mogen onder de waterlijn worden geloosd in havens of bij laad- of losplaatsen buitengaats;
- (b) bestaande schepen, die niet in staat zijn zonder verbouwing gescheiden ballast boven de waterlijn te lozen, mogen gescheiden ballast onder de waterlijn lozen, mits een onderzoek van de tank onmiddellijk voortgaand aan de lozing heeft uitgewezen dat er geen verontreiniging van de ballast met olie heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 19

Standaardaansluiting voor afgifte

Ten einde leidingen van ontvangstinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepsleiding voor de afgifte van residuen afkomstig van machinekamerensruimten, dienen beide leidingen te zijn uitgerust met een standaardaansluiting voor afgifte, overeenkomstig de volgende tabel:

STANDAARDAFMETINGEN VAN FLENZEN VOOR AANSLUITINGEN VOOR AFGIFTE

Omschrijving	Afmeting
uitwendige flensdiameter	215 mm
inwendige flensdiameter	overeenkomstig de uitwendige flensdiameter van de pijp
diameter van de steekcirkel der bouten	183 mm

- (vii) het ballast van ladingtanks;
- (viii) het schoonmaken van ladingtanks;
- (ix) het lozen van ballast, behalve vanuit gescheiden ballasttanks;
- (x) het lozen van water uit sloptanks;
- (xi) het verwijderen van residuen;
- (xii) het overboord lozen van lenswater dat zich in de ruimten voor machines heeft verzameld gedurende het verblijf in de haven, en de routine lozing op zee van lenswater dat zich heeft verzameld in ruimten voor machines.

(b) Voor schepen, geen olietankschepen zijnde:

- (i) het ballast van schoonmaken van brandstofolietanks of olie-ladruimten;
- (ii) het lozen van ballastwater of waswater uit tanks bedoeld onder (i) van dit lid;
- (iii) het verwijderen van residuen;
- (iv) het overboord lozen van lenswater dat zich in de ruimten voor machines heeft verzameld gedurende het verblijf in de haven, en de routine lozing op zee van lenswater dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines.

(3) In geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in Voorschrift 11 van deze Bijlage of in geval van toevallige of andere buitengewone lozing van olie die niet als uitzondering geldt volgens voornoemd Voorschrift, dient melding in het Oliejournaal te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

(4) Elke handeling beschreven in paragraaf (2) van dit Voorschrift dient onverwijld volledig te worden vermeld, en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elk deel van het journaal moet door de officier of officieren, belast met de betreffende handelingen, worden ondertekend en door de gezagvoerder worden gewaarmerkt. De aantekeningen in het Oliejournaal dienen in een officiële taal van de Staat welks vlag het schip gerechtigd is te voeren, te worden gesteld, en voor schepen in het bezit van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973), in de Engelse of Franse taal. In geval van een geschil of een tegenstrijdigheid zijn de aantekeningen in een officiële nationale taal van het land welks vlag het schip gerechtigd is te voeren, bepalend.

(5) Het Oliejournaal moet op een plaats worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip spoedig beschikbaar is voor raadpleging en het dient, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord te worden bewaard. Het journaal moet gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening worden bewaard.

(6) De bevoegde instantie van de regering van een Verdragsstaat

heeft het recht het Oliejournaal te controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift te maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein te verlangen dat deze het afschrift waarmede als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal van het schip heeft gewaarmerkt, moet bij alle gerechtelijke procedures worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal en het maken van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde instantie ingevolge de bepalingen van deze paragraaf dient zo snel mogelijk te geschieden zonder aan het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

Voorschrift 21

Bijzondere bepalingen voor boorinstallaties en andere platforms

Vast opgestelde en drijvende boorinstallaties, buitengaats gebedzig voor exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, en andere platforms, dienen te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage die van toepassing zijn op schepen, geen tankschepen zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton en meer, met dien verstande dat:

(a) zij, voor zover praktisch uitvoerbaar, moeten zijn uitgerust met de voorzieningen vereist in Voorschrift 16 en 17 van deze Bijlage;

(b) zij een staat volgens een door de Administratie goedgekeurd model, dienen bij te houden van alle werkzaamheden waarbij lozingen van olie of oliehoudende mengsels plaatsvinden; en

(c) in elk bijzonder gebied en onverlet het bepaalde in Voorschrift 11 van deze Bijlage, het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels verboden is, tenzij het oliegehalte van de geloosde vloeistof zonder verdunning niet hoger is dan 15 eenheden per miljoen eenheden.

HOOFDSTUK III

BEPALINGEN TER BEPERKING VAN OLIEVERONT-
REINIGING DOOR OLIE-TANKSCHEPEN ALS GEVOLG
VAN BESCHADIGINGEN VAN DE ZIJDEN EN HET
VLAK VAN HET SCHIP

Voorschrift 22

Veronderstellingen met betrekking tot schade

(1) Voor de berekening van hypothetische uitstroming van olie uit

olietankschepen worden drie grootheden van de mate van beschadiging van een parallellepipedum in de zijde en aan het vlak van het schip als volgt aangenomen.

In geval van schade aan het vlak worden twee voorwaarden gesteld, die afzonderlijk op de aangegeven gedeelten van het olietankschip moeten worden toegepast.

(a) Schade in de zijde van het schip

(i) Langscheeps (λ_c): $\frac{1}{3}$ of 14,5 meter, welke van de twee de kleinste is

(ii) Dwarsscheeps (t_c): $\frac{B}{5}$ of 11,5 meter,

(binnenboord gemeten welke van de twee de kleinste is

vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord)

(iii) Verticaal (v_c):

vanaf de lijn van onderkant spanten naar boven, zonder begrenzing

(b) Schade aan het vlak van het schip

Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip

(i) Langscheeps (λ_s): $\frac{L}{10}$ of 5 meter, welke van de twee de kleinste is

(ii) Dwarsscheeps (t_s): $\frac{B}{6}$ of 10 meter, welke van de twee de kleinste is, maar niet minder dan 5 meter

(iii) Verticaal vanaf de lijn van de onderkant (v_s): $\frac{B}{15}$ of 6 meter, welke van de twee de kleinste is

(2) Waar de in dit Voorschrift gegeven symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de in dit Voorschrift omschreven betekenis.

Voorschrift 23

Hypothetische uitstroming van olie

(1) De hypothetische uitstroming van olie in geval van schade in de zijde van het schip (O_s) en aan het vlak van het schip (O_v) dient te aanzien van beschadigde afdelingen op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip, in de mate als omschreven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, te worden berekend met de volgende formules:

(a) bij schade in de zijde van het schip:

$$O_s = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(b) bij schade aan het vlak van het schip:

$$O_v = \frac{1}{2} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

waarin:

W_i = de inhoud van een zijtank, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, in m³.

Voor gescheiden ballasttanks kan W_i gelijk aan 0 worden gesteld;

C_i = de inhoud van een middentank die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, in m³.

Voor gescheiden ballasttanks kan C_i gelijk aan 0 worden gesteld;

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; wanneer b_i gelijk is aan of groter is dan t_c , dient K_i gelijk aan 0 te worden gesteld;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; wanneer h_i gelijk is aan of groter is dan v_s , dient Z_i gelijk aan 0 te worden gesteld;

b_i = breedte van de betreffende zijtank, binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord, in meters;

h_i = kleinste hoogte van de betreffende dubbele bodem, in meters. Wanneer er geen dubbele bodem is aangebracht dient h_i gelijk aan 0 te worden gesteld.

Waar de in deze paragraaf gegeven symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de in dit Voorschrift omschreven betekenis.

(2) Indien een lege ruimte of een gescheiden ballasttank met een lengte die kleiner is dan λ_c zoals omschreven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, tussen zijtanks voor olie is gelegen, kan O_s in formule (1) worden berekend onder de aanname dat W_i de werkelijke inhoud

van één dezer tanks is (wanneer zij eenzelfde inhoud hebben) of dat de inhoud W_i de kleinste is van de twee tanks (wanneer zij een verschillende inhoud hebben) die aan een zodanige ruimte grenzen, vermenigvuldigd met S_i zoals hieronder omschreven, terwijl voor alle andere bij een zodanige aanvaring betrokken zijtanks de waarde van de werkelijke volle inhoud moet worden aangehouden.

$$S_i = 1 - \frac{z_i}{z_v}$$

waarin z_i = lengte van de betreffende lege ruimte of gescheiden ballasttank in meters.

(3) (a) Dubbele bodemtanks mogen alleen in rekening worden gebracht indien zij leeg zijn of schoon water bevatten, en wanneer in de daarboven gelegen tanks lading wordt vervoerd.

(b) Indien de dubbele bodem zich niet uitstrekt over de gehele lengte en breedte van de betreffende tank, wordt de dubbele bodem geacht niet aanwezig te zijn en dient de inhoud van de tanks boven het gebied van de bodemschade in formule (II) inbegrepen te worden, zelfs indien de tank wegens het aanbrengen van een dergelijke gedeeltelijke dubbele bodem als onbeschadigd kan worden beschouwd.

(c) Bij de bepaling van de waarde h_i mogen lensputten buiten beschouwing worden gelaten, mits deze niet buitensporig groot zijn en over een zo klein mogelijke afstand, en in geen geval verder dan de halve hoogte van de dubbele bodem, onder de tank uitsteken.

Indien de diepte van dergelijke lensputten groter is dan de halve hoogte van de dubbele bodem, dient voor h_i de hoogte van de dubbele bodem, vermindert met de hoogte van de lensput, te worden aangenomen.

Pijpleidingen naar dergelijke lensputten dienen, indien zij in de dubbele bodem zijn aangebracht, te zijn voorzien van afsluiters of andere sluitmiddelen die moeten zijn aangebracht waar de leidingen de aangesloten tank binnentreden, teneinde het uitstromen van olie in geval van beschadiging van de leidingen te voorkomen.

Deze leidingen dienen zo hoog mogelijk boven het scheepsvlak te zijn aangebracht. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tank olie bevat, met dien verstande dat zij mogen worden geopend voor het overpompen van lading doch uitsluitend wanneer dat nodig is voor het trimmen van het schip.

(4) Indien een bodemschade tegelijkertijd vier middentanks betreft, kan de waarde O_s worden berekend aan de hand van de volgende formule:

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum W_i + \sum C_i) \quad (III)$$

(5) Indien elke ladingtank is voorzien van een inrichting voor het verpompen van lading welke is uitgevoerd met een hoog aangebrachte

noodzuig aansluiting en waarmede lading vanuit één of meer beschadigde tanks kan worden overgepompt naar gescheiden ballasttanks of naar andere ladingtanks waarvan het zeker is dat de ullage in deze tanks voldoende is, kan een Administratie bij bodemschade rekening houden met een geringere hoeveelheid uitgestroomde olie.

Het al of niet rekening houden met een zodanig leidingstelsel is afhankelijk van het vermogen in twee uur tijd een hoeveelheid olie over te pompen, die gelijk is aan de helft van de inhoud van de grootste van de betreffende beschadigde tanks en van de beschikbaarheid van een daarmede overeenkomende opnamecapaciteit in ballast- of ladingtanks.

Het rekening houden met deze omstandigheden dient te worden beperkt tot het toestaan van de berekening van O_s volgens formule (II). De leidingen voor dergelijke lensinrichtingen moeten zijn aangebracht op een hoogte die ten minste gelijk is aan de verticale omvang van de schade aan het vlak van het schip V_s .

De Administratie dient de Organisatie inlichtingen te verschaffen betreffende de door haar aanvaarde voorzieningen ter doorzending aan de andere Partijen bij het Verdrag.

Voorschrift 24

Indeling en beperking van de grootte van ladingtanks

(1) Elk nieuw olietankschip dient te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift. Elk bestaand olietankschip dient, binnen twee jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift, indien een dergelijk tankschip behoort tot een der volgende categorieën:

- (a) een tankschip dat na 1 januari 1977 wordt opgeleverd; of
- (b) een tankschip dat aan beide van de volgende voorwaarden voldoet:
 - (i) de oplevering geschiedt niet later dan 1 januari 1977; en
 - (ii) het bouwcontract wordt afgesloten na 1 januari 1974 of, indien vooraf geen bouwcontract is afgesloten, de kiel wordt gelegd, dan wel de bouw van het tankschip zich na 30 juni 1974 in een soortgelijk stadium bevindt.

(2) De grootte en de indeling van de ladingtanks van olietankschepen dienen zodanig te zijn, dat de hypothetische uitstroming O_c of O_s , berekend in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift 23 van deze Bijlage, op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip niet groter is dan 30.000 m^3 of $400 \sqrt{\text{DWT}}$, welke van de twee de grootste is, maar niet meer dan 40.000 m^3 .

(3) De inhoud van elke zijtank voor olie van een olietankschip mag niet groter zijn dan vijfenzeventig procent van de toegelaten

hypothetische uitstroming van olie zoals bedoeld in lid 2 van dit Voorschrift.

De inhoud van een middentank mag niet groter zijn dan 50.000 m³. Bij olietankschepen met gescheiden ballast zoals bedoeld in Voorschrift 13 van deze Bijlage, mag de toegestane inhoud van een zijtank voor die, gelegen tussen twee gescheiden ballasttanks die elk langer zijn dan l_c , worden vergroot tot de maximaal toegestane hypothetische uitstroming van olie, mits de breedte van de zijtanks groter is dan t_c .

(4) De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 meter of een van de volgende waarden, welke van deze waarden de grootste is:

(a) wanneer geen langsschot is aangebracht:
0,1 L

(b) wanneer er alleen op hart schip een langsschot is aangebracht:
0,15 L

(c) wanneer twee of meer langsschotten zijn aangebracht:

(i) voor zijtanks:
0,2 L

(ii) voor middentanks:

(1) indien $\frac{b_1}{B}$ gelijk is aan of groter is dan $\frac{1}{2}$:
0,2 L

(2) indien $\frac{b_1}{B}$ kleiner is dan $\frac{1}{2}$:

- wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1) L$$

- wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,25 \frac{b_1}{B} + 0,15) L$$

(5) Teneinde de toegestane inhoud, bepaald volgens de leden (2), (3) en (4) van dit Voorschrift, niet te overschrijden en ongeacht het type van het geïnstalleerde goedgekeurde systeem voor het overpompen van lading, dienen, wanneer dit systeem twee of meer ladingtanks met elkaar verbindt, afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen te worden aangebracht ter onderlinge scheiding van de tanks. Deze afsluiters of afsluitmiddelen dienen gesloten te zijn wanneer het tankschip zich op zee bevindt.

(6) Pijpleidingen die door ladingtanks lopen, en die zich op een kleinere afstand dan t_c van de scheepshuid of op een geringere hoogte

dan v_c van de bodem bevinden, dienen voor elke ladingtank waarin zich een open zuigende bevindt en ter plaatse waar de leiding de tank binnentreedt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen. De afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien verstande dat zij mogen worden geopend voor het overpompen van lading, doch uitsluitend wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.

Voorschrift 25

Waterdichte indeling en stabiliteit

(1) Elk nieuw olietankschip dient na de aangenomen schade in de zijde of aan het vlak van het schip, zoals aangegeven in lid (2) van dit Voorschrift, te voldoen aan de criteria betreffende de waterdichte indeling en de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals aangegeven in lid (3) van dit Voorschrift. Het bovenstaande is van toepassing op elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang die voortvloeit uit een gedeeltelijke of volledige belading van het schip in overeenstemming met de toelaatbare trim en sterkte van het schip alsmede uit de soortelijke gewichten van de lading. De beschadiging dient op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip als volgt te worden aangenomen:

(a) bij tankschepen met een lengte van meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip;

(b) bij tankschepen met een lengte van meer dan 150 meter, maar niet meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip, behalve ter plaatse van de schotten die de in het achterschip gelegen machinekamer begrenzen.

De machinekamer dient te worden beschouwd als een afzonderlijke afdeling die lek kan worden;

(c) bij tankschepen met een lengte van niet meer dan 150 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip tussen aangrenzende dwarsschotten, met uitzondering van de machinekamer. In het geval van tankschepen met een lengte van 100 meter of minder, waarbij het niet mogelijk is om aan alle bepalingen van lid (3) van dit Voorschrift te voldoen, zonder daarbij in feite afbreuk te doen aan de bedrijfsveiligheid van het schip, kan de Administratie een verzoeking van deze bepalingen toestaan.

Ballasttoestanden, waarbij het tankschip geen olie behalve olie-residuen, in ladingtanks vervoert, blijven buiten beschouwing.

(2) De volgende bepalingen met betrekking tot de omvang en de aard van de veronderstelde schade zijn van toepassing:

(a) de omvang van de schade in de zijde of aan het vlak van het schip moet worden aangenomen zoals omschreven in Voorschrift 22

van deze Bijlage, met dien verstande dat de lengte waarover de schade aan het vlak van het schip zich uitstrekt binnen 0,3 L uit de voorloofdlijn gelijk zal zijn aan die bij schade in de zijde van het schip, zoals bedoeld in Voorschrift 22, (1) (a) (i). Indien een beschadiging van kleinere omvang een ernstige situatie ten gevolge heeft, moet een dergelijke beschadiging worden aangenomen.

(b) In gevallen waarin beschadiging aan dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid (1) (a) en (b) van dit Voorschrift, dienen waterdichte dwarsschotten teneinde als doelmatig te kunnen worden beschouwd te worden geplaatst op een onderlinge afstand, die ten minste gelijk is aan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging, zoals bedoeld onder (a) van dit lid, zich uitstrekt. In gevallen waarin de dwarsschotten op een kleinere onderlinge afstand zijn geplaatst, worden binnen het beschadigde gedeelte een of meer van deze schotten geacht niet aanwezig te zijn bij het vaststellen van afdelingen die vol kunnen lopen.

(c) In gevallen waarin beschadiging tussen aangrenzende waterdichte dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in paragraaf (1), letter (c) van dit Voorschrift, wordt aangenomen dat een hoofdwarschot of een dwarschot dat de afscheiding vormt tussen zijtanks of dubbele bodemtanks niet beschadigd is, tenzij:

- (i) de aangrenzende schotten dicht bij elkaar zijn geplaatst dan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging zich uitstrekt, zoals bedoeld in letter (a) van deze paragraaf, of
- (ii) in een schot een nis is aangebracht of een schot trapsgewijs verspringt waarbij de lengte van de nis dan wel de afstand van de dwarsvlakken van trapsgewijs verspringende schotten meer bedraagt dan 3,05 m binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging. De trapsgewijze verspringing van het achterpiekschot en de top van de achterpiektank wordt voor de toepassing van de bepalingen van dit Voorschrift niet als zodanig beschouwd.

(d) Indien zich binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging pijpleidingen, kokers of tunnels bevinden, dienen voorzieningen te worden getroffen om te voorkomen dat binnenstromend water niet via deze kanalen verder kan doordringen naar andere afdelingen dan die, welke in alle gevallen van schade worden geacht vol te lopen.

(3) Olietankschepen worden geacht te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

(a) De waterlijn in de eindtoestand, rekening houdend met inzinken, slagzij en trim, dient niet hoger te zijn dan de onderrand van alle openingen waardoor binnenstromend water verder in het schip kan doordringen.

Onder deze openingen worden begrepen luchtpijpen en andere openingen die worden afgesloten met waterdichte deuren en luiken; niet hieronder begrepen zijn mangaten en verzonken storttranden die zijn afgesloten door waterdichte deksels, kleine luikhoofden die zijn afgesloten door waterdichte, van pakking voorziene deksels ter handhaving van de hoge mate van waterdichtheid van het dek, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichttranden.

(b) In de eindtoestand na het vollopen mag de slagzij, ten gevolge van onsymmetrisch vollopen, niet groter zijn dan 25 graden. Indien geen deel van het dek is ondergedompeld kan een slagzij van niet meer dan 30° worden aanvaard.

(c) De stabiliteit in de eindtoestand na vollopen kan als voldoende worden beschouwd indien de kromme van statische armen een minimum bereik heeft van 20 graden voorbij de evenwichtspositie, tezamen met een overgebleven statische arm van ten minste 0,1 meter. De Administratie dient rekening te houden met het mogelijke gevaar, opgeleverd door beveiligde of onbeveiligde openingen die binnen het bovengenoemde bereik van de kromme van statische armen tijdelijk kunnen worden ondergedompeld.

(d) Er dient ten genoegen van de Administratie te worden aangetoond dat de stabiliteit tijdens het vollopen steeds voldoende is.

(4) Er dient met berekeningen te worden aangetoond dat aan het bepaalde in paragraaf (1) van dit Voorschrift wordt voldaan.

Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontwerpschappen van het schip, de indeling, ligging en inhoud van de beschadigde afdelingen, alsmede met de verdeling, het soortelijk gewicht en de invloed van de vrije vloeistoffoppervlakken. Bij de berekeningen moet worden uitgegaan van de volgende aannamen:

(a) er moet rekening worden gehouden met alle lege of gedeeltelijk gevulde tanks, het soortelijk gewicht van de vervoerde lading, alsmede met elke uitstroming van vloeistoffen uit beschadigde afdelingen.

(b) De volgende permeabiliteiten moeten worden toegepast:

<i>ruimten</i>	<i>permeabiliteit</i>
bestemd voor voorraden	0,60
ingenomen door verblijven	0,95
ingenomen door machines	0,85
lege ruimten	0,95
bestemd voor verbruiksvloeistoffen	0 of 0,95 *
bestemd voor andere vloeistoffen	0-0,95 **)

*) welke van de twee de ongunstigste invloed heeft;

**) de permeabiliteit van gedeeltelijk gevulde afdelingen dient in overeenstemming te zijn met de hoeveelheid vloeistof die wordt vervoerd.

(c) Het drijfvermogen van een bovenbouw die zich onmiddellijk boven de beschadigde plaats in de zijde van het schip bevindt, dient buiten beschouwing te worden gelaten. De niet volgelopen gedeelten van de bovenbouwen die buiten het beschadigde gedeelte vallen, kunnen echter wel in de beschouwing worden betrokken, mits zij van het beschadigde gedeelte worden gescheiden door waterdichte schotten en aan de bepalingen van paragraaf (3), letter (a), van dit Voorschrift met betrekking tot deze onbeschadigde ruimten is voldaan. In waterdichte schotten binnen de bovenbouw zijn waterdichte scharnierende deuren toelaatbaar.

(d) De invloed van vrije vloeistofoppervlakken dient voor elke afdeling afzonderlijk te worden berekend bij een slagzij van 5 graden. De Administratie kan eisen dan wel toestaan dat de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in gedeeltelijk gevulde tanks wordt berekend bij een slagzij van meer dan 5 graden.

(e) Bij het berekenen van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken van verbruikersvloeistoffen dient te worden aangenomen dat, voor elk soort vloeistof, ten minste twee dwarsscheeps naast elkaar gelegen tanks of een middentank een vrij vloeistofoppervlak hebben; rekening dient te worden gehouden met de tank of combinatie van tanks waar de invloed van het vrije vloeistofoppervlak het grootst is.

(5) Aan de kapitein van elk olietankschip en aan de verantwoordelijke persoon van een olietankschip zonder eigen voortstuwing waarop deze Bijlage van toepassing is, dienen voldoende goedgekeurde gegevens ter beschikking te worden gesteld die de volgende informatie verschaffen:

(a) gegevens betreffende het innemen en verdelen van de lading die benodigd zijn om ervoor te zorgen dat aan het bepaalde in dit Voorschrift wordt voldaan en

(b) gegevens omtrent het vermogen van het schip om te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals vastgesteld in dit Voorschrift, alsmede gegevens betreffende de gevolgen van verlichtingen die eventueel zijn toegestaan ingevolge het bepaalde in paragraaf (1), letter (c) van dit Voorschrift.

Aanhangsel I

LIJST VAN OLIESOORTEN *)

Asphalt solutions
Asfaltprodukten
Blending Stocks
Nog te mengen residuen
Roofers Flux
Dakmastiiek
Straight Run Residue
Residu verkregen door directe destillatie
Oils
Oliesoorten
Clarified
Gereinigde ruwe olie
Crude Oil
Ruwe olie
Mixtures containing crude oil
Mengsels bevattende ruwe olie
Diesel Oil
Dieselolie/gasolie
Fuel Oil No. 4
Stookolie nr. 4
Fuel Oil No. 5
Stookolie nr. 5
Fuel Oil No. 6
Stookolie nr. 6
Residual Fuel Oil
Stookolie bevattende residuen
Road Oil
Olie voor wegonderhoud
Transformer Oil
Transformatorolie
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Aromatische olie (uitgezonderd plantaardige olie)
Lubricating Oils and Blending Stocks
Smeerolie en componenten
Mineral Oil
Minerale olie

*) Deze lijst dient niet als volledig te worden beschouwd.

Motor Oil
 Motorolie
 Penetrating Oil
 Kruiolie
 Spindle Oil
 Spindelolie
 Turbine Oil
 Turbine-olie
Distillates
 Destillaten
 Straight Run
 Direct destillaat
 Flashed Feed Stocks
 Destillaten waaruit de lichtere componenten verwijderd zijn
Gas Oil
 Gasolie
 Cracked
 Gekraakte olie
Gasoline Blending Stocks
 Benzinecomponenten
 Alkylates – fuel
 Alkylaten
 Reformates
 Reformaten
 Polymer – fuel
 Polymeren
Gasolines
 Benzinesoorten
 Casinghead (natural)
 Gascondensaat
 Automotive
 Automobielbenzine
 Aviation
 Luchtvaartbenzine (zuigermotoren)
 Straight Run
 Benzine verkregen door directe destillatie
 Fuel Oil No. 1 (Kerosene)
 Brandstofolie nr. 1 (petroleum)

Fuel Oil No. 1-D
 Brandstofolie nr. 1-D
 Fuel Oil No. 2
 Brandstofolie nr. 2
 Fuel Oil No. 2-D
 Brandstofolie nr. 2-D
Jet Fuels
 Brandstof voor straalaandrijving
 JP-1 (Kerosene)
 JP-1 (petroleum)
 JP-3
 JP-3
 JP-4
 JP-4
 JP-5 (Kerosene, Heavy)
 JP-5 (zware petroleum)
 Turbo Fuel
 Luchtvaart-turbinebrandstof
 Kerosene
 Petroleum
 Mineral Spirit
 Mineraalspiritus
Naphtha
 Nafta
 Solvent
 Wasbenzine
 Petroleum
 Nafta uit aardolie
 Heartcut Distillate Oil
 Middendestillaat

Aanhangsel II

MODEL VAN HET CERTIFICAAT

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING
VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE (1973)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973), namens
de Regering van

(volledige vermelding van het betrokken land)

door
(volledige vermelding van de persoon of instantie, terzake be-
voegd ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973))

Naam van het schip	Onderschei- dingsnummer of -letter	Haven van registratie	Bruto-inhoud in register- tonnen

Type van het schip:

Olietankschip, inclusief een schip ingericht voor afwisselend vervoer
van olie en stortladingen *)

Asfaltschip *)

Een schip, geen olietankschip zijnde, met ladingtanks, vallend onder
Voorschrift 2, paragraaf (2) van Bijlage I bij dit Verdrag *)

Ander schip dan bovengenoemd *)

Nieuw/bestaand schip *)

Datum van het contract voor de bouw of voor een belangrijke ver-
bouwing:

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk
stadium bevond, of waarop een belangrijke verbouwing werd aange-
vangen:

Datum van oplevering, of voltooiing van een belangrijke verbouwing:

*) doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL A – ALLE SCHEPEN

Het schip is uitgerust met:

voor schepen met een bruto-inhoud van 400 ton en meer:

a. apparatuur voor olie-waterafscheiding *) (met vermogen tot
produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger
dan 100 delen per miljoen) of

b. een oliefiltersysteem *) (met vermogen tot produceren van te
lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 100 delen per
miljoen)

voor schepen met een bruto-inhoud van 10.000 ton en meer:

c. een systeem voor het bewaken en regelen van de olieozing *)
(naast de apparatuur sub (a) of (b) hierboven) of

d. apparatuur voor olie-waterafscheiding en een oliefiltersysteem *)
(met een vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een
oliegehalte van niet hoger dan 15 delen per miljoen) in plaats van de
apparatuur bedoeld sub (a) of (b).

Bijzonderheden omtrent de bepalingen waarvan vrijstelling is ver-
leend zoals bedoeld in Voorschrift 2, paragraaf (2), en Voorschrift 2,
paragraaf (4), letter (a) van Bijlage I bij dit Verdrag:

Opmerkingen:

*) doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL B – OLIETANKSCHIP ^{1) 2)}

Draagvermogen metrieke tonnen. Lengte van het schip meter.

Hierbij wordt verklaard dat dit schip:

- a. dient te zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan ³⁾
- b. niet behoeft te zijn gebouwd in overeenstemming met ³⁾
- c. niet behoeft te zijn gebouwd in overeenstemming met, doch voldoet aan ³⁾

het bepaalde in Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

De capaciteit van de gescheiden ballasttanks is m³ en voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13 van Bijlage I bij dit Verdrag.

De gescheiden ballast is als volgt verdeeld:

Tank	Hoeveelheid	Tank	Hoeveelheid

*)

¹⁾ Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen en afstaltschepen; de van toepassing zijnde rubrieken dienen te worden ingevuld voor schepen, geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk, met een totale capaciteit van 200 m³ of meer.

²⁾ Deze bladzijde behoeft niet voor te komen op een Certificaat dat wordt uitgereikt aan andere schepen dan genoemd in voetnoot ¹⁾.

³⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁴⁾ Einde van Deel B.

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

dat het schip is onderzocht in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 4 van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door olie, en

dat uit het onderzoek is gebleken, dat de bouw, constructie, installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de staat van onderhoud daarvan in alle opzichten voldoende is, alsmede dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage I bij dit Verdrag.

Dit Certificaat blijft geldig tot onderzoek (en) met tussenpozen van afhankelijk van tussentijds (e)
.....

Uitgereikt te (plaats van uitgifte van het Certificaat)
.....

19... (handtekening van bevoegde ambtenaar die het Certificaat uitgeeft)

(Zegel of stempel van de uitgevende instantie)

Aantekening voor bestaande schepen ⁴⁾

Ondergetekende verklaart dat de uitrusting van dit schip voldoet aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, geldend voor bestaande schepen gedurende drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Getekend (handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats van aantekening

Datum van aantekening

(Zegel of stempel van de instantie)

⁴⁾ Deze rubriek behoeft niet voor te komen op een ander dan het eerste aan een schip verstrekte Certificaat.

Tussentijds onderzoek

Hierbij wordt verklaard dat bij een tussentijds onderzoek zoals vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 4, paragraaf (1), letter (c) van Bijlage I bij dit Verdrag, werd geconstateerd dat dit schip en de staat van onderhoud daarvan voldoen aan de daarop van toepassing zijnde voorschriften van dit Verdrag.

Getekend
(handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

Getekend
(handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de instantie)

Ingevolge het bepaalde in Voorschrift 8, tweede en vierde paragraaf, van Bijlage I bij dit Verdrag wordt de geldigheidsduur van dit Certificaat verlengd tot

Getekend
(handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

Aanhangsel III
MODEL VAN HET OLIEJOURNAAL
OLIEJOURNAAL
I. VOOR OLJETANKSCHEPEN ¹⁾

Naam van het schip
Totaal laadvermogen van het schip in m³
Reis van (datum) naar (datum)

(a) Innemen van olielading

1. Datum en plaats van lading			
2. Soorten van geladen olie			
3. Aanduiding van geladen tank(s)			
4. Sluiten van betrokken ladingtanksluiters en afsluiters in de leiding na beëindiging van de lading ²⁾			

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het laden van olie.

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier

¹⁾ Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen en asfaltischepen; voor schepen geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk met een totale capaciteit van 200 m³ en meer dienen de rubrieken die van toepassing zijn te worden ingevuld. Dit deel behoeft niet voor te komen in een Oliejournaal, uitgegeven aan andere dan de hiervoor genoemde schepen.
²⁾ Dit betreft afsluiters en soortgelijke voorzieningen zoals bedoeld in Voorschrift 20, paragraaf (2), letter (a), onder (iii), Voorschrift 23 en Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

(b) Interne overbrenging van olie tijdens de reis

5. Datum van interne overbrenging			
6. Aanduiding van tank(s)	(i)	Van	
	(ii)	Naar	
7. Werd(en) tank(s) in 6 (i) geleegd?			

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van de interne overbrenging van olie.

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(c) Lossen van olie

8. Datum en plaats van lossen			
9. Aanduiding van geloste tank(s)			
10. Werd(en) tank(s) geleegd?			
11. Openen van betrokken ladingtankafsluiters en afsluiters in de leidingen vóór het lossen van de lading ²⁾			
12. Sluiten van betrokken ladingtankafsluiters en afsluiters in de leidingen na beëindiging van het lossen ²⁾			

²⁾ Dit betreft afsluiters en soortgelijke voorzieningen zoals bedoeld in Voorschrift 20, paragraaf (2), letter (a), onder (iii), Voorschrift 23 en Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het lossen van de olielading.

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(d) Ballasten van ladingtanks

13. Aanduiding van geballaste tanks			
14. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten			
15. Ingeval afsluiters tussen laadleidingen en gescheiden ballastleidingen werden gebruikt, tijd, datum en bestek van het schip vermelden bij het (a) openen en (b) sluiten van de afsluiters			

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het ballasten.

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(e) Schoonmaken van ladingtanks

16. Aanduiding van schoongemaakte tank (s)				
17. Datum en duur van het schoonmaken				
18. Schoonmaakmethoden ³⁾				

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
 Kapitein

(f) Lozen van vuile ballast

19. Aanduiding van tank (s)				
20. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen in zee				
21. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen in zee				
22. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens lozen				
23. In zee geloosde hoeveelheid				

³⁾ Met de hand spuiten, machinaal wassen en/of wassen met chemicaliën. Indien gewassen met chemicaliën, dient de hierbij aangewende chemische stof en de gebruikte hoeveelheid te worden aangegeven.

24. Naar sloptank (s) overgebrachte hoeveelheid verontreinigd water (sloptank (s) aanduiden)				
25. Datum en haven van lozen in ontvangsinrichtingen aan de wal (indien van toepassing)				
26. Werde de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?				
27. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?				
28. Werde er olie waargenomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?				

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
 Kapitein

(g) Lozen van water uit sloptanks

29. Aanduiding van sloptank(s)				
30. Tijdsduur van bezinking na laatste binnenstromen van olierestanten, of				
31. Tijdsduur van bezinking na laatste lozing				
32. Datum, tijd en bestek van het schip bij het begin van het lozen				
33. Peiling van totale inhoud bij het begin van het lozen				
34. Peiling van grens tussen olie en wateroppervlak bij het begin van het lozen				
35. Geloosde bulkhoeveelheid en snelheid van lozing				
36. Laatste geloosde hoeveelheid en snelheid van lozing				
37. Datum, tijd en bestek van het schip aan het eind van het lozen				
38. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen				

39. Peiling van grens tussen olie- en wateroppervlak aan het eind van het lozen				
40. Werd de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?				
41. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?				
42. Werd er olie waargenomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?				

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier

Kapitein

(h) Vervijderen van olierestanten

43. Aanduiding van tank(s)			
44. Uit elke tank ge-loosde hoeveelheid			
45. Methode voor verwijdering van olierestanten: (a) ontvangst- inrichtingen (b) gemengd met lading (c) overgebracht naar (een) andere tank(s) (d) andere methode (aan-geven welke)			
46. Datum en haven van verwijdering van olierestanten			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoor-
delijke officier

Kapitein

(i) Lozen van schone ballast uit ladingtanks

47. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen van schone ballast			
48. Aanduiding van tank(s) waaruit werd geloosd			
49. Was (waren) de tank(s) leeg aan het eind van het lozen?			
50. Bestek van het schip aan het eind van het lozen, indien anders dan in 47			
51. Werd de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?			
52. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?			
53. Werd er olie waar- genomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoor-
delijke officier

Kapitein

(i) Overboord lozen van oliehoudend lenswater, dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines tijdens verblijf in de haven ⁴⁾

54. Haven				
55. Duur van verblijf				
56. Verwijderde hoeveelheid				
57. Datum en plaats van verwijdering				
58. Methode van verwijdering (aangeven of een olie-afscheider werd gebruikt)				

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(k) Toevallig of ander uitzonderlijk lozen van olie

59. Datum en tijdstip van het voorval			
60. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval			

⁴⁾ Wanneer de pomp automatisch aanslaat en uitpompst via een olie-afscheider, is het voldoende iedere dag aan te tekenen „Automatisch lozen uit vullings via de olie-afscheider”.

61. Benaderde hoeveelheid en soort van olie			
62. Omstandigheden van het lozen of wegvloeiën, de redenen daarvoor en algemene opmerkingen			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(l) Is op enig tijdstip tijdens het overboord lozen het systeem voor bewaking en regeling van het lozen van olie buiten werking geweest? Zo ja, vermeld tijdstip en datum van deze storing en tijdstip en datum van hernieuwde inbedrijfstelling; bevestig dat dit te wijten is geweest aan storing in de apparatuur, met vermelding van oorzaak, indien deze bekend is.
.....
.....
.....

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(m) Aanvullende bedrijfsprocedures en algemene opmerkingen
.....
.....
.....

Voor olietankschepen met een bruto-inhoud van minder dan 150 registerton, handelend in overeenstemming met het bepaalde in Voor-schrift 15, paragraaf (4), van Bijlage I bij dit Verdrag dient de Administratie een geschikt Oliejournaal op te stellen.
Voor asfaltschepen kan de Administratie een afzonderlijk Olie-journaal opstellen met gebruikmaking van de rubrieken (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) en (m) van dit model van het Oliejournaal.

II. VOOR SCHEPEN, GEEN OLIETANKSCHEPEN ZIJNDE

Naam van het schip
 Werkzaamheden van (datum) tot (datum)

(a) Ballasten of schoonmaken van brandstoftanks

1. Aanduiding van geballaste tank (s)			
2. Al dan niet schoongemaakt sedert zij voor het laatst olie bevatten, en indien niet de tevoren vervoerde soort olie			
3. Datum en bestek van het schip bij het begin van het schoonmaken			
4. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
 Kapitein

(b) Lozen van vuile ballast of waswater uit onder (a) genoemde tanks

5. Aanduiding van tank (s)			
6. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen			

7. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen			
8. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen			
9. Methode van lozen (vermeld: naar ontvangsinstallatie of via geïnstalleerde apparatuur)			
10. Geloosde hoeveelheid			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
 Kapitein

(c) Verwijderen van olierestanten

11. Aan boord achtergebleven hoeveelheid olierestanten			
12. Methoden voor verwijderen van olierestanten: (a) ontvangst-inrichting (b) gemengd bij de volgende keer bunkeren (c) overgebracht naar (een) andere tank(s) (d) andere methode (aangeven welke)			
13. Datum en haven van verwijdering van olierestanten			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(d) Overboord lozen van oliehoudend lenswater dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines tijdens verblijf in de haven ⁵⁾

14. Haven			
15. Duur van verblijf			
16. Verwijderde hoeveelheid			

⁵⁾ Wanneer de pomp automatisch aanslaat en uitspoot via een olieafscheider, is het voldoende iedere dag aan te tekenen: „Automatisch lozen uit vullings via de olieafscheider”.

17. Datum en plaats van verwijdering			
18. Methode van verwijdering: (a) via olieafscheider (b) via oliefiltersysteem (c) via olieafscheider en oliefiltersysteem (d) naar ontvangstinrichtingen			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

(e) Toevallig of ander uitzonderlijk lozen van olie

19. Datum en tijdstip van het voorval			
20. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval			
21. Benaderde hoeveelheid en soort van olie			
22. Omstandigheden van het lozen of wegvloeiën, de redenen daarvoor en algemene opmerkingen			

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoordelijke officier
Kapitein

Bijlage II
**VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEHEERSEN VAN VERONT-
 REINIGING DOOR SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN**
IN BULK

Voorschrift 1

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

- (1) wordt onder „chemicaliën-tankschip” verstaan een schip dat in de eerste plaats is gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen met inbegrip van een „olietankschip”, zo- als omschreven in Bijlage I van dit Verdrag, ingeval hiermede een gehele of gedeeltelijke lading schadelijke vloeistoffen in bulk wordt vervoerd;
- (2) wordt onder „schone ballast” verstaan ballast in een tank die, nadat er voor het laatst een lading in werd vervoerd, die een stof bevatte van de categorie A, B, C of D, grondig is schoongemaakt en waaruit de als gevolg daarvan overgebleven restanten zijn ge- loosd en welke tank is geleegd overeenkomstig de desbetreffende voorschriften van deze Bijlage;
- (3) wordt onder „gescheiden ballast” verstaan ballastwater dat wordt ingenomen in een tank, die permanent is bestemd voor het vervoeren van ballast of voor het vervoeren van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke vloeistoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de Bijlagen van dit Verdrag, en die volledig gescheiden is van de lading en het brandstofsysteem;
- (4) wordt onder „dichtsbijzijnde land” verstaan hetgeen is om- schreven in Voorschrift 1 (9) van Bijlage I van dit Verdrag;
- (5) wordt onder „vloeistoffen” verstaan vloeistoffen met een dampdruk van niet meer dan 2,8 kg/cm² bij een temperatuur van 37,8 graden Celsius;
- (6) wordt onder „een schadelijke vloeistof” verstaan elke vloeistof genoemd in Aanhangsel II van deze Bijlage, of ingevolge de be- palingen van Voorschrift 3 (4), voorlopig ingedeeld in een der cate- gorieën A, B, C en D;
- (7) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waar- binnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karak- ter van het scheepvaartverkeer in dat gebied, het volgen van bijzon- dere voorgeschreven methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen wordt vereist;

(f) Is op enig tijdstip tijdens het overboord lozen het vereiste systeem voor bewaking en regeling van het lozen van olie buiten werking geweest? Zo ja, vermeld tijdstip en datum van de storing en tijdstip en datum van hernieuwde inbedrijfstelling; bevestig dat dit te wijten is geweest aan storing in de apparatuur, met vermelding van oorzaak, indien bekend.

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoor-
 delijke officier
 Kapitein

(g) Voor nieuwe schepen met een bruto-inhoud van 4.000 register-
 ton en meer:
 Werd vuile ballast meegevoerd in brandstoftanks?

Ja/Nee
 Zo ja, vermeld in welke tanks deze ballast werd meegevoerd, als-
 mede de methode van lozing van de vuile ballast

 Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoor-
 delijke officier
 Kapitein

(h) Aanvullende bedrijfsprocedures en algemene opmerkingen ...

Datum van de aantekening Handtekening van de verantwoor-
 delijke officier
 Kapitein

Bijzondere gebieden zijn:

- (a) het Baltische-Zeegebied en
- (b) het Zwarte-Zeegebied;
- (8) wordt onder „het Baltische-Zeegebied” verstaan het gebied omschreven in Voorschrift 10 (1) (b) van Bijlage I van dit Verdrag;
- (9) wordt onder „het Zwarte-Zeegebied” verstaan het gebied omschreven in Voorschrift 10 (1) (c) van Bijlage I van dit Verdrag.

Voorschrift 2

Toepassing

- (1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren.
- (2) Wanneer een lading, waarvoor de bepalingen gelden van Bijlage I van dit Verdrag, in de laadruimte van een chemicaliën-tankschip wordt vervoerd, gelden tevens de desbetreffende voorschriften van Bijlage I van dit Verdrag.
- (3) Voorschrift 13 van deze Bijlage is alleen van toepassing op schepen waarin stoffen worden vervoerd die ingedeeld zijn in de categorieën A, B of C, met het doel het lozen daarvan te beheersen.

Voorschrift 3

Indeling in categorieën en opsomming van schadelijke vloeistoffen

- (1) Voor de toepassing van de Voorschriften van deze Bijlage, met uitzondering van Voorschrift 13, worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

(a) Categorie A – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een groot gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die ernstige schade zouden toebrengen aan het milieu, of die ernstige schade aan andere rechtmatig gebruik van de zee en derhalve de toepassing rechtvaardigen van strikte maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

(b) Categorie B – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die schade zouden toebrengen aan het milieu, dat de zee verschaft of aan andere recht-

matig gebruik van de zee en derhalve de toepassing rechtvaardigen van bijzondere maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

(c) Categorie C – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een gering gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die geringe schade zouden toebrengen aan het milieu, dat de zee verschaft of aan andere rechtmatig gebruik van de zee en derhalve een bijzondere behandeling vereisen.

(d) Categorie D – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een waarneembaar gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of minimale schade zouden toebrengen aan het milieu, dat de zee verschaft of aan andere rechtmatig gebruik van de zee en derhalve enige aandacht bij de behandeling ervan vergen.

(2) Richtlijnen voor de indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen worden gegeven in Aanhangsel I van deze Bijlage.

(3) De lijst van in bulk vervoerde en tot nu toe in categorieën ingedeelde schadelijke vloeistoffen waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn, wordt gegeven in Aanhangsel II van deze Bijlage.

(4) Wanneer wordt voorgesteld een vloeistof in bulk te vervoeren, die niet in een categorie is ingedeeld ingevolge paragraaf (1) van dit Voorschrift of die niet is beoordeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, komen de Regeringen van de Partijen bij dit Verdrag die bij het voorgestelde vervoer zijn betrokken een voorlopige beoordeling overeen voor het voorgestelde vervoer, zulks op grond van de richtlijnen bedoeld in paragraaf (2) van dit Voorschrift. Tot dat de betrokken Regeringen volledige overeenstemming hebben bereikt, wordt de stof vervoerd onder de strengste van de voorgestelde voorwaarden. Zo spoedig mogelijk, doch niet later dan negentig dagen na het eerste vervoer, stelt de Administratie de Organisatie daarvan in kennis en verschaft zij nadere bijzonderheden over de stof en voorlopige beoordeling ter onverwijld toezending aan alle Partijen te hunner inlichting en overweging. De Regering van elke Partij heeft negentig dagen daaraanvolgend de tijd om haar opmerkingen aan de Organisatie toe te zenden, met betrekking tot de beoordeling van de stof.

Voorschrift 4

Overige vloeistoffen

- (1) De stoffen, genoemd in Aanhangsel III van deze Bijlage zijn

beoordeeld, en hierbij is vastgesteld dat zij niet vallen onder de categorieën A, B, C of D, zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) van deze Bijlage, aangezien zij op het ogenblik niet schadelijk worden geacht voor de gezondheid van de mens, de mariene hulpbronnen, het genoege dat de zee verschaft en ander rechtmatig gebruik van de zee, wanneer zij in zee worden geloosd als gevolg van het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast.

(2) De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen van lenswater of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen stoffen bevatten zoals genoemd in Aanhangsel III van deze Bijlage.

(3) De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen in zee van schone ballast of gescheiden ballast.

Voorschrift 5

Lozen van schadelijke vloeistoffen

Stoffen van de categorieën A, B en C buiten bijzondere gebieden en stoffen van categorie D in alle gebieden

Behoudens het bepaalde in Voorschrift 6 van deze Bijlage,

(1) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie A zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (a) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten, moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten in een ontvangsinstallatie te worden geloosd, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder de voor die stof in kolom III van Aanhangsel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de resterende uitstromende vloeistof, en totdat de tank leeg is. Het dan nog in de tank overgebleven restant mag worden geloosd in zee mits het wordt verdund door toevoeging van een hoeveelheid water van ten minste 5% van de totale inhoud van de tank, en ook aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(2) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (b) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op de door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud in m³;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(3) zal het lozen in zee verboden zijn van stoffen van categorie C zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (c) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op de door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de

stof in de volgstroom van het schip 10 delen per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 3 m³ of 1/1000ste van de tankinhoud in m³;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(4) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie D zoals bedoeld in Voorschrift 3 (1) (d) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) deze mengsels hebben een concentratie die niet groter is dan een deel stof op tien delen water; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

(5) mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de Administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen. Ingeval het daarna nog nodig is de tank te wassen, dient het gebruikte waswater in zee te worden geloosd in overeenstemming met het bepaalde in de paragrafen (1), (2), (3) of (4) van dit Voorschrift, naar gelang van toepassing.

(6) zal het lozen in zee verboden zijn van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn ingedeeld, of niet zijn ingedeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, of van ballastwater, tankwaswater, of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten.

Stoffen van de categorieën A, B en C, binnen bijzondere gebieden

Behoudens het bepaalde in Voorschrift 6 van deze Bijlage,

(7) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie A

zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (a) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten te worden afgegeven aan een ontvangsinstallatie, waarvoor de Staten welke grondgebied aan het bijzondere gebied grenst, zorg moeten dragen in gevolge het bepaalde in Voorschrift 7 van deze Bijlage, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder de voor die stof in kolom IV van Aanhangsel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de restanten de uitstromende vloeistof en totdat de tank leeg is. Het dan nog in de tank overgebleven restant mag worden geloosd in zee mits het wordt verdund door toevoeging van een hoeveelheid water van ten minste 5 percent van de totale inhoud van de tank, en ook aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(8) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (b) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) na het lossen van de lading is de tank gewassen met een hoeveelheid water van ten minste 0,5 percent van de totale inhoud van de tank en de aldus ontstane restanten zijn afgegeven aan een ontvangsinstallatie, totdat de tank leeg is;

(b) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(c) de werkwijzen en voorzieningen voor het lozen en schoonmaken zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de per tijdseenheid uitstromende hoeveelheid vloeistof en de concentratie van de stof daarin zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(9) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie C zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (c) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing; (b) de werkwijzen en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de per tijdseenheid uitstromende vloeistof en de concentratie van de stof daarin zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud in m³, al naar gelang welke de grootste is;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(10) mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de Administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen. Ingeval het daarna nog nodig is de tank te wassen, dient het gebruikte tankwaswater in zee te worden geloosd in overeenstemming met het bepaalde in de paragrafen (7), (8) of (9) van dit Voorschrift, naar gelang van toepassing.

(11) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn beoordeeld, of niet zijn beoordeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten.

(12) Niets in dit Voorschrift zal verhinderen dat een schip de restanten van een lading van klasse B of C aan boord houdt en deze restanten in zee loost buiten een bijzonder gebied ingevolge het bepaalde in onderscheidenlijk paragraaf (2) of (3) van dit Voorschrift.

(13) (a) De Regeringen van Parijs bij dit Verdrag, wier kust grenst aan een bijzonder gebied moeten tezamen een datum overeenkomen vóór welke aan het bepaalde in Voorschrift 7 (1) van deze Bijlage dient te zijn voldaan en waarop het bepaalde in de paragrafen (7), (8), (9) en (10) van dit Voorschrift met betrekking tot dat gebied van kracht wordt en zij moeten de Organisatie ten minste zes maanden voor die datum in kennis stellen van de aldus vastgestelde datum. De Organisatie moet alle Partijen onverwijld in kennis stellen van die datum.

(b) Ingeval de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag eerder valt dan de datum, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde onder (a) van deze paragraaf, zal gedurende de tussenliggende termijn het bepaalde in de paragrafen (1), (2) en (3) van dit Voorschrift van toepassing zijn.

Voorschrift 6

Uitzonderingen

Voorschrift 5 van deze Bijlage is niet van toepassing op:

(a) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of mensenlevens op zee te redden; of

(b) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, ten gevolge van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan:

(i) mits na optreden van de beschadiging of na het ontdekken van het lozen alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of zo gering mogelijk te doen zijn; en

(ii) behalve in geval de eigenaar of de kapitein handelde met het voornemen schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in de wetenschap, dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of

(c) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, welke zijn goedgekeurd door de Administratie, indien dit gebeurt ter bestrijding van bepaalde gevallen van verontreiniging ten einde de schade door de verontreiniging te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsgebied wordt overwogen de lozing te laten plaatsvinden.

Ontvangstinrichtingen

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe, zorg te dragen voor de installatie van ontvangstinrichtingen al naar de behoeften van schepen, die gebruik maken van haar havens, laad- en losplaatsen of scheepsreparatiehavens, en wel als volgt:

(a) laad- en loshavens en overslagplaatsen moeten zijn uitgerust met inrichtingen, toereikend om – zonder onnodig oponthoud voor schepen – die schadelijke vloeistoffen bevattende residuen en mengsels in ontvangst te nemen, welke voor afgifte door schepen die deze vervoeren zouden overblijven ten gevolge van de toepassing van deze Bijlage; en

(b) scheepsreparatiehavens waar herstelwerkzaamheden aan chemisch tankers worden ondernomen, moeten zijn uitgerust met inrichtingen geschikt voor het in ontvangst nemen van schadelijke vloeistoffen bevattende residuen en mengsels.

(2) De Regering van elke Partij moet de soorten van inrichtingen bepalen die, ter toepassing van het bepaalde onder (1) van dit Voorschrift, in elke laad- en loshaven, overslagplaats, en scheepsreparatiehaven binnen haar grondgebied zijn geïnstalleerd en de Organisatie daarvan in kennis stellen.

(3) Elke Partij moet de Organisatie, ter mededeling aan de betrokken Partijen, in kennis stellen van elk geval waarin wordt beweerd dat inrichtingen, die ingevolge het bepaalde onder (1) van dit Voorschrift worden vereist, ontoereikend zouden zijn.

Voorschrift 8

Maatregelen ten behoeve van het toezicht

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag benoemt of machtigt inspecteurs belast met de zorg voor de naleving van de bepalingen van dit Voorschrift.

Stoffen van categorie A in alle gebieden

(2) (a) Wanneer een tank gedeeltelijk wordt geleegd, of wordt geleegd doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aangegeven.

(b) Tot het tijdstip waarop de tank wordt schoongemaakt dient elke verdere handeling van het verpompen of verplaatsen waarbij de tank is betrokken, eveneens in het Ladingjournaal te worden aangegeven.

(3) Indien de tank moet worden schoongemaakt:

(a) dient de uitstromende vloeistof afkomstig van het tankwassen door het schip aan een ontvangstinrichting te worden afgegeven, ten minste tot het tijdstip waarop de concentratie van de stof in de af te geven vloeistof, bijtens analyses van door de inspecteur genomen monsters, is gedaald tot de voor die stof in Aanhangsel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de resterende uitstromende vloeistof. Wanneer de vereiste concentratie in de resterende vloeistof is bereikt, dient het overgebleven tankwaswater te blijven worden afgegeven aan de ontvangstinrichting, totdat de tank leeg is. Van deze handelingen dient behoorlijk aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal en deze dient te worden gewaarmerkt door de inspecteur; en

(b) na verdunning van het dan nog in de tank achtergebleven residu met een hoeveelheid water van ten minste 5% van de totale tankinhoud, mag dit mengsel in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 5 (1), (a), (b) en (c) of Voorschrift 5 (7), (a), (b) en (c) van deze Bijlage, al naar gelang van toepassing is. Van deze handelingen dient behoorlijk aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

(4) Wanneer de Regering van de ontvangende Partij ervan overtuigd is dat het niet wel doenlijk is de concentratie van de stof in de uitstromende vloeistof te meten zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken, kan die Partij een andere werkwijze aanvaarden als gelijkwaardig aan lid (3) (a), mits:

(a) een voorwas-procedure voor die tank en die stof, gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen, door de Administratie is goedgekeurd en die Partij ervan overtuigd is dat deze procedure voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 5 (1) of (7) van deze Bijlage, al naar van toepassing is ten aanzien van het bereiken van de voorgeschreven concentraties van de resterende uitstromende vloeistof;

(b) een behoorlijk door die Partij gemachtigde inspecteur in het Ladingjournaal bevestigt dat:

(i) de tank met de bijbehorende pomp en pijpleidingen zijn geleegd en dat de in de tank achtergebleven hoeveelheid lading even groot is als of kleiner is dan de hoeveelheid waarop de goedgekeurde voorwas-procedure als bedoeld onder (ii) van dit lid, is gebaseerd;

(ii) de voorwas is uitgevoerd in overeenstemming met de door de Administratie goedgekeurde voorwas-procedure voor die tank en die stof; en

(iii) het tankwaswater, afkomstig van deze voorwas, is afgegeven aan een ontvangstinrichting en de tank leeg is;

- (c) het lozen in zee van alle achtergebleven residuen in overeenstemming met het bepaalde onder (3) (b) van dit Voorschrift geschiedt en daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal.

Stoffen van categorie B buiten bijzondere gebieden en stoffen van categorie C in alle gebieden

- (5) Onverlet het toezicht en de goedkeuring door de gemachtigde of benoemde inspecteur, voorzover zulks door de Regering van de Partij nodig geacht, draagt de kapitein van een schip er zorg voor dat, met betrekking tot een stof van categorie B buiten bijzondere gebieden of een stof van categorie C in alle gebieden, aan het volgende wordt voldaan:

- (a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt geleegd, of wordt geleegd doch niet schoongemaakt, wordt dit aangekend in het Ladingjournaal;
- (b) ingeval de tank op zee moet worden schoongemaakt:
 - (i) dienen de laadleidingen van die tank te worden afgetapt en dient dit in het Ladingjournaal te worden aangekend;
 - (ii) mag de hoeveelheid van de stof, die in de tank achterblijft, niet groter zijn dan de maximum hoeveelheid die van die stof in zee mag worden geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (2) (c) van deze Bijlage buiten bijzondere gebieden in geval van stoffen van categorie B, of volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (3) (c) en in Voorschrift 5 (9) (c), buiten respectievelijk binnen bijzondere gebieden in geval van stoffen van categorie C. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal;
 - (iii) wanneer het voornemen bestaat de hoeveelheid achtergebleven stof te lozen in zee, dient te worden voldaan aan de goedkeurde procedures en dient de voor een zodanige lozing vereiste verdunning van de stof te zijn bereikt. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of
 - (iv) wanneer het tankwaswater niet in zee wordt geloosd, dient, ingeval er tankwaswater vanuit die tank naar een andere tank aan boord wordt overgebracht, daarvan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; en
 - (v) dient elke daaropvolgende lozing in zee van dat tankwaswater te geschieden overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 5 van deze Bijlage ten aanzien van het gebied en de categorie van de stof welke van toepassing zijn;
- (c) ingeval de tank in de haven moet worden schoongemaakt:
 - (i) dient het tankwaswater te worden afgegeven aan een ontvangsinrichting en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of

- (ii) dient het tankwaswater aan boord van het schip te worden gehouden en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal, onder vermelding van de plaats en de aard van het tankwaswater;

- (d) ingeval, na het lossen van een stof van categorie C binnen een bijzonder gebied, enig residu of tankwaswater aan boord moet worden gehouden totdat het schip het bijzondere gebied heeft verlaten, dient de kapitein dit te vermelden door een aantekening hiervan in het Ladingjournaal en in dit geval zijn de procedures als neergelegd in Voorschrift 5 (3) van deze Bijlage van toepassing.

Stoffen van categorie B binnen bijzondere gebieden

- (6) Onverlet het toezicht en de goedkeuring door de gemachtigde of benoemde inspecteur, voorzover zulks door de Regering van de Partij nodig geacht, draagt de kapitein van een schip er zorg voor dat, met betrekking tot een stof van categorie B binnen een bijzonder gebied, aan het volgende wordt voldaan:
 - (a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt gelost of wordt gelost doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aangekend;
 - (b) tot het tijdstip waarop de tank wordt schoongemaakt, dient elk daaropvolgend verpompen of verplaatsen, waarbij de tank is getrokken, eveneens in het Ladingjournaal te worden aangekend;
 - (c) ingeval de tank moet worden gewassen, dient de uitstromende vloeistof afkomstig van het tankwassen, die een hoeveelheid water dient te bevatten van ten minste 0,5% van de totale tankinhoud, door het schip te worden afgegeven aan een ontvangsinrichting, totdat de tank met de bijbehorende pomp en pijpleidingen leeg zijn. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal;
 - (d) ingeval de tank verder moet worden schoongemaakt en geleegd op zee, draagt de kapitein er zorg voor dat:
 - (i) de goedkeurde procedures als bedoeld in Voorschrift 5 (8) (c) van deze Bijlage worden gevolgd en dat daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal; en
 - (ii) elke lozing in zee geschiedt volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (8) van deze Bijlage en daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal;
 - (e) ingeval na het lossen van een stof van categorie B binnen een bijzonder gebied, enig residu of tankwaswater aan boord moet worden gehouden totdat het schip het bijzondere gebied heeft verlaten, dient de kapitein dit te vermelden door een aantekening hiervan in het Ladingjournaal en in dit geval zijn de procedures als neergelegd in Voorschrift 5 (2) van deze Bijlage van toepassing.

Stoffen van categorie D binnen alle gebieden

(7) De kapitein van een schip draagt, met betrekking tot een stof van categorie D, er zorg voor dat aan het volgende wordt voldaan:

- (a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt gelost, of gelost doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aange-tekend;
- (b) ingeval de tank op zee moet worden schoongemaakt:
 - (i) dienen de ladingleidingen van die tank te worden afgetapt en dient dit in het Ladingjournaal te worden aangetekend;
 - (ii) wanneer het voornemen bestaat de hoeveelheid achtergebleven stof te lozen in zee, dient de voor een zodanige lozing vereiste verdunning van de stof te zijn bereikt. Hiervan dient aan-tekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of
 - (iii) wanneer het tankwaswater niet in zee wordt geloosd, dient, ingeval er tankwaswater vanuit die tank naar een andere tank aan boord wordt overgebracht, daarvan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; en
 - (iv) dient elke daaropvolgende lozing in zee van dit tankwaswater te geschieden volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (4) van deze Bijlage;
- (c) ingeval de tank in de haven moet worden schoongemaakt:
 - (i) dient het tankwaswater te worden afgegeven aan een ont-vangsinrichting en dient hiervan aantekening te worden ge-houden in het Ladingjournaal; of
 - (ii) dient het tankwaswater aan boord van het schip te worden ge-houden en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal, onder vermelding van de plaats en de aard van het tankwaswater.

Lozen uit een sloptank

(8) alle residuen, die aan boord worden gehouden in een sloptank, met inbegrip van lenswater uit pompkamers, die een stof bevatten van categorie A, of – binnen een bijzonder gebied – een stof bevatten van categorie A of categorie B, dienen te worden afgegeven aan een ontvangsinrichting volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (1), (7) of (8) van deze Bijlage, al naar van toepassing is. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

(9) Alle residuen, die aan boord worden gehouden in een slop-tank, met inbegrip van lenswater uit pompkamers, die een hoeveelheid van een stof van categorie B buiten een bijzonder gebied of van een stof van categorie C binnen alle gebieden bevatten groter dan het totaal van de maximum hoeveelheid neergelegd in Voorschrift 5 (2) (c), (3) (c) of (9) (c) van deze Bijlage, al naar van toepassing is,

dienen te worden afgegeven aan een ontvangsinrichting. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

Voorschrift 9

Ladingjournaal

(1) Elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is dient te zijn voorzien van een Ladingjournaal, al dan niet als onderdeel van het voorgeschreven scheepsdagboek, in de vorm als omschreven in Aan-hangsel IV bij deze Bijlage.

(2) Het Ladingjournaal dient te worden ingevuld, voor elke tank afzonderlijk, telkens wanneer een van de volgende handelingen, die een schadelijke vloeistof betreft, aan boord van het schip plaats-vindt:

- (i) het innemen van lading;
- (ii) het lossen van lading;
- (iii) het overbrengen van lading;
- (iv) het overbrengen van lading, ladingresiduen of mengsels, die lading bevatten, naar een sloptank;
- (v) het schoonmaken van ladingtanks;
- (vi) het overbrengen uit sloptanks;
- (vii) het ballasten van ladingtanks;
- (viii) het overbrengen van verontreinigd ballastwater;
- (ix) het lozen in zee volgens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(3) Van elk lozen zoals bedoeld in artikel 8 van dit Verdrag en in Voorschrift 6 van deze Bijlage, hetzij opzettelijk, hetzij toevallig, van een schadelijke vloeistof of van een mengsel dat een dergelijke stof bevat, dient aantekening te worden gehouden in het Lading-journaal onder vermelding van de omstandigheden waaronder en de reden waarom het lozen geschiedde.

(4) Wanneer een inspecteur, benoemd of gemachtigd door de Regering van een Partij bij dit Verdrag tot toezicht op alle hande-lingen waarop deze Bijlage van toepassing is, een schip heeft ge-inspecteerd, dient deze inspecteur daarvan aantekening te doen in het Ladingjournaal.

(5) Elke handeling zoals bedoeld in de leden (2) en (3) van dit Voorschrift dient onverwijld volledig te worden aangetekend in het Ladingjournaal, en wel zodanig dat alle in het dagboek vereiste aan-tekeningen, die betrekking hebben op die handeling, volledig worden ingeschreven.

Elke aantekening dient te worden ondertekend door de officier of officieren belast met de betrokken handeling en, wanneer het schip bemand is, dient elke bladzijde door de kapitein van het schip te

worden getekend. De aantekeningen in het Ladingjournaal worden gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren en, voor schepen die in het bezit zijn van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973), in de Engelse of de Franse taal. In geval van geschil of tegenstrijdigheid zijn de aantekeningen in een officiële nationale taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, bepalend.

(6) Het Ladingjournaal wordt bewaard op een plaats waar het direct beschikbaar is voor inspectie en wel, derhalve in het geval van onbemande gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het dient gedurende een termijn van twee jaren na dagtekening van de laatste aantekening te worden bewaard.

(7) De bevoegde instantie van de Regering van een Partij heeft het recht het Ladingjournaal in te zien aan boord van alle schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een tekening in dat journaal en een afschrift te maken van elke aantekening, het afschrift te waarmerken als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening.

Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Ladingjournaal van het schip heeft gewaarmerkt, zal bij alle gerechtelijke procedures worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De inspectie van een Ladingjournaal en de vervaardiging van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde instantie ingevolge het bepaalde in deze paragraaf dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

Voorschrift 10

Onderzoeken

(1) Schepen, waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn en die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren, dienen als volgt te worden onderzocht:

(a) Een eerste onderzoek voordat een schip in dienst wordt gesteld, of voordat het Certificaat, als vereist in Voorschrift 11 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit onderzoek dient een volledige inspectie te omvatten van de bouw, uitrusting, installaties, inrichtingen en het materiaal van het schip, voorzover het schip valt onder deze Bijlage. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat ten volle wordt voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken, die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar en die zodanig dienen te zijn, dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, inrichtingen en het materiaal van het schip ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) wordt verlengd, zoals bepaald in Voorschrift 12, lid (2) of lid (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van de periodieke onderzoeken dienovereenkomstig worden verlengd.

(c) Tussentijdse onderzoeken die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan dertig maanden, en die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage en in goede bedrijfsklare staat verkeren. Van het onderzoek wordt aantekening gehouden op het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973), afgegeven krachtens Voorschrift 11 van deze Bijlage.

(2) Onderzoeken van een schip met betrekking tot de naleving van de bepalingen van deze Bijlage worden verricht door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter de onderzoeken toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties. In alle gevallen waarborgt de Administratie ten volle de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

(3) Na elk onderzoek van een schip krachtens dit Voorschrift mag geen belangrijke wijziging zonder toestemming van de Administratie worden aangebracht in de onderzochte bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting en installaties voor herstel of onderhoud.

Voorschrift 11

Afgifte van het Certificaat

(1) Na onderzoek van elk schip overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 10 van deze Bijlage wordt een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven aan een dergelijk schip voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen, bestemd voor reizen naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag.

(2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie hetzij door een daartoe door haar gemachtigde persoon of organisatie. In alle gevallen aanvaardt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat.

(3) (a) De Regering van een Partij kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek onderwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Certificaat afgeven of tot afgifte daarvan machtigen, ten behoeve van het schip, overeenkomstig de bepalingen van deze Bijlage.

(b) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

(c) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en het moet op dezelfde wijze worden erkend als een Certificaat dat is afgegeven krachtens lid (1) van dit Voorschrift.

(d) Er worden geen Internationale Certificaten van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven ten behoeve van enig schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag.

(4) Het Certificaat wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, in de vorm van het model opgenomen in Aanhangsel V bij deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

Voorschrift 12

Geldigheidsduur van het Certificaat

(1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na de datum van afgifte, behalve zoals bepaald onder lid (2) en lid (4) van dit Voorschrift.

(2) Indien een schip zich op het tijdstip waarop de geldigheidsduur van het Certificaat afloopt niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij dit Verdrag wier vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter slechts worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of

waarin het aan een onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk blijkt zulks te doen.

(3) Van geen enkel Certificaat mag op deze wijze de geldigheidsduur langer dan vijf maanden worden verlengd en een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.

(4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.

(5) Een Certificaat is niet langer geldig indien belangrijke wijzigingen zonder toestemming van de Administratie zijn aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal, zoals vereist volgens deze Bijlage, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting of installaties voor herstel of onderhoud, of indien tussentijdse onderzoeken, zoals vastgesteld door de Administratie krachtens Voorschrift 10, lid (1) (c) van deze Bijlage, niet worden verricht.

(6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar gelang welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overdracht, stelt de Regering van de Partij, welks vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overdracht bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

Voorschrift 13

Eisen ter beperking van verontreiniging door een ongeval

(1) Van schepen voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk die onder de bepalingen van deze Bijlage vallen, dienen het ontwerp, de bouw, de uitrusting en de bedrijfsvoering zodanig te

zijn, dat het ongecontroleerd lozen in zee van dergelijke stoffen tot een minimum wordt beperkt.

(2) Ingevolge het bepaalde in lid (1) van dit Voorschrift vaardigt de Regering van elke Partij nauwkeurige bepalingen uit, of doet deze uitvaardigen, met betrekking tot het ontwerp, de bouw, de uitrusting en de bedrijfsvoering van dergelijke schepen.

(3) Met betrekking tot chemicaliën-tankschepen dienen de bepalingen, bedoeld in lid (2) van dit Voorschrift, ten minste alle Voorschriften in te houden zoals deze worden gegeven in de Code voor de bouw en uitrusting van schepen voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, zoals aanvaard door de Vergadering van de Organisatie in Resolutie A.212 (VII), met inbegrip van eventueel op die Code worden aangenomen en in werking gesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag ten aanzien van procedures voor wijziging van een Aanhangsel bij een Bijlage.

Aanhangsel I

RICHTLIJNEN VOOR DE INDELING IN CATEGORIEËN VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Categorie A

Stoffen, welke kunnen bioaccumuleren en tevens een gevaar kunnen vormen voor de flora en fauna in het water of de gezondheid van de mens; of die uiterst giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 4, bepaald door een TLM* van minder dan 1 deel per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen die matig giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 3, bepaald door een TLM van 1 deel of meer, doch minder dan 10 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

Categorie B

Stoffen, welke kunnen bioaccumuleren, met een korte retentietijd van een week of minder; of die de smaak van eetbare zeedieren zouden kunnen bederven of die matig giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 3, bepaald door een TLM van 1 deel of meer, doch minder dan 10 delen per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen, die in geringe mate giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 2, bepaald door een TLM van 10 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 100 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

Categorie C

Stoffen die in geringe mate giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 2, bepaald door een TLM van 10 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 100 delen per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen die vrijwel niet giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 1, bepaald door een TLM van 100 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 1000 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

* TLM = Threshold Limit value marine, d.i. de drempelwaarde van de concentratie, waarboven bepaalde ongewenste uitwerkingen op organismen in zee kunnen worden verwacht; deze waarden worden opgegeven door de Group of Experts for the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP).

Categorie D

Stoffen die vrijwel niet giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 1, bepaald door een TLm van 100 of meer delen per miljoen doch niet meer dan 1000 delen per miljoen); of die de zeebodem bedekken met afzettingen welke een grote biochemische zuurstofbehoefte (BOD) hebben of die uiterst gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de mens, met een LD₅₀ van minder dan 5 mg/kg; of die een matige achteruitgang veroorzaken van de recreatiemogelijkheden als gevolg van slechte afbreikbaarheid, reuk of giftige of irriterende eigenschappen, die mogelijk het gebruik van stranden verstoren; of die matig gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de mens, met een LD₅₀ van 5 mg/kg of meer, doch minder dan 50 mg/kg, en een geringe achteruitgang veroorzaken van de recreatiemogelijkheden.

Overige vloeistoffen

(voor de toepassing van Voorschrift 4 van deze Bijlage)

Andere stoffen dan die vermeld in de bovengenoemde categorieën A, B, C en D.

* LD₅₀ = Letale Dosis = dosis van een stof die bij toediening dodelijk is voor 50% van de proefdieren.

Aanhangel II
LIJST VAN IN BULK VERVOERDE SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Stof	VN No.	Verontreinigingscategorie voor bedrijfsmatige lozingen	Concentratie in de resterende vloeistof (in gewichtspercentages)	
			(Voorschrift 3 van Bijl. II)	(Voorschrift 5 (1) van Bijl. II)
	I	II	III <i>Buiten bijzondere gebieden</i>	IV <i>Binnen bijzondere gebieden</i>
Acetaldehyde	1089	C		
Azijnzuur	1842	C		
Azijnzuuranhydride	1715	C		
Aceton	1090	D		
Acetonycyanhydrine	1541	A	0,1	0,05
Acetylchloride	1717	C		
Acroleïne	1092	A	0,1	0,05
Acrylzuur*	—	C		
Acrylnitril	1093	B		
Adiponitril	—	D		
Alkylbenzeensulfonaat (rechte keten)	—	C		
(vertakte keten)	—	B		
Allylalcohol	1098	B		
Allylchloride	1100	C		
Aluinaarde	—	C		
(15% oplossing)	—	D		
Aminoethylethanolamine	—	D		
(hydroxyethylethylendiamine)*	—	D		
Ammonia	1005	B		
(28% waterige opl.)	1104	C		
iso-Amylacetaat	1104	C		
n-Amylacetaat	—	C		
n-Amylalcohol	1547	D		
Aniline	1114	C		
Benzeen	—	C		
Benzylalcohol	—	D		

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
Benzylchloride	1738	B		
n-Butylacetaat	1123	D		
sec-Butylacetaat	1124	D		
n-Butylacrylaat	—	D		
Butylbutyraat *	—	B		
Butyleenglycol (en)	—	D		
Butylmethacrylaat	—	D		
n-Butylaldehyde	1129	B		
Boterzuur	—	B		
Calciumhydroxyde (oplossing)	—	D		
Kamferolie	1130	A		
Zwavelkoolstof	1131	B		
Tetrachloorkoolstof	1846	B	0,01	0,005
Kaliumhydroxyde	1814	C		
Chloorazijnzuur	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chloorhydrinen (ruw) *	—	D		
Chloropreen *	1991	C		
Chloorsulfonzuur	1754	C		
p-Chloortolueen	—	B		
Citroenzuur (10-25%)	—	D		
Creosoot	1334	A	0,1	0,05
Cresol (en)	2076	A	0,1	0,05
Cresylzuur	2022	A	0,1	0,05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumeen	1918	C		
Cyclohexaan	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanon	1915	D		
Cyclohexylamine *	—	D		
para Cymeen	—	D		
(Isopropyltolueen) *	2046	D		
Decahydronafaleen	1147	D		
Decaan *	—	D		
Diacetonalcohol *	1148	D		
Dibenzylether *	—	C		
Dichloorbensen (en)	1591	A	0,1	0,05
Dichloorethylether	1916	B		
Dichloorpropaan-dichloorpropaan-mengsel	—			
(D.D. grondontsmettingsmiddel)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzeen (gemengde isomeren)	2049	C		
Diethylether	1155	D		
Diethyleenramine *	2079	C		
Diethyleenglycol-monoethylether	—	C		
Diethylketon	—	C		
L. o-butyleen *	1156	D		
Di-o-butylketon	2050	D		
Di-iso-propylamine	1157	D		
Di-iso-propylamine	—	C		
Di-iso-propylether *	1158	C		
Dimethylamine	1159	D		
(40% waterige opl.)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-dimethylamino-ethanol) *	2051	C		
Dimethylformamide	—	D		
1,4-Dioxaan *	1165	C		
Difenyldifenylloxyde-mengsels *	—	D		
Dodecylbenzeen	—	C		
Epichloorhydrine	2023	B		
2-Ethoxyethylacetaat *	1172	D		
Ethylacetaat	1173	D		
Ethylacrylaat	1917	D		
Ethylamylketon *	—	C		
Ethylbenzeen	1175	C		
Ethylcyclohexaan	—	D		
Ethyleenchlorhydrine (2-Chloorethanol)	1135	D		
Ethyleencyano-hydrine *	—	D		
F teendiamine	1604	C		
E.../teendibromide	1605	B		
Ethyleendichloride	1184	B		
Ethyleenglycol-monoethylether	—			
(methylcellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexylacrylaat *	—	D		
2-Ethylhexylalcohol	—	C		
Ethylacetaat *	1192	D		

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
2-Ethyl-3-propylacroleïne *	—	B		
Formaldehyde (37-50% oplossing)	1198	C		
Mierenzuur	1779	D		
Furfurylalkohol	—	C		
Heptaanzuur *	—	D		
Hexamethyleendiamine *	1783	C		
Zoutzuur	1789	D		
Fluorwaterstofzuur (40% waterige opl.)	1790	B		
Waterstofperoxyde (conc. 60%)	2015	C		
iso-Butylacrylaat	—	D		
iso-Butylalcohol (iso-Butanol)	1212	D		
iso-Butyl methacrylaat	—	D		
iso-Butylaldehyde	2045	D		
iso-Octaan *	—	C		
iso-Pentaaan	—	D		
iso-Foron	—	D		
iso-Propylamine	1221	C		
iso-Propylcyclohexaan	—	D		
Isopreen	1218	D		
Melkzuur	—	D		
Mesityloxyde *	1229	D		
Methylacetaat	1231	C		
Methylacrylaat	1919	D		
Methylamylalcohol	—	C		
Methyleenchloride	1593	D		
2-Methyl-5-ethylpyridine *	—	B		
Methylmethacrylaat	1247	B		
2-Methylpenteen *	—	D		
α-Methylstyreen *	—	D		
Monochloorbenzeen	1134	B		
Monoethanolamine	—	D		
Monoisopropanolamine	—	C		
Monomethylethanolamine	—	C		
Mononitrobenzeen	—	C		
Monoisopropylamine	—	C		
Morpholine *	2054	C		
Naftaleen (gesmolten)	1334	A	0,1	0,05
Nafteenzuur (zuren) *	2031/	A	0,1	0,05
Salpeterzuur (90%)	2032	C		
2-Nitropropan	—	D		
ortho-Nitrotolueen	1664	C		
Nonylalcohol *	—	C		
p-Jfenol	—	C		
n-Octanol	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxaalzuur (10-25%)	—	D		
Pentachloorethaan	1669	B		
n-Pentaaan	1265	C		
Perchloorethyleen (tetrachloorethyleen)	1897	B		
Fenol	1671	B		
Fosforzuur	1805	D		
Fosfor (Rood)	1338	A	0,01	0,005
Flaazuuranhydride (gesmolten)	—	C		
β-Propiolacton *	—	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionzuur	1848	D		
Propionzuuranhydride	—	D		
n-Propylacetaat *	1276	C		
n-Propylalcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Siliciumtetrachloride	1818	D		
Natriumbichromaat (opl.)	—	C		
Natriumhydroxyde	1824	C		
Natriumpentachloronolaat (opl.)	—	A		
S...eenmonomeer	2055	C	0,1	0,05
Zwavelzuur	1830/1831/1832			
Talkvet	—	C		
Tetraethyllood (anti klopmiddel)	1649	A	0,1	0,05
Tetrahydrofuraan	2056	D		
Tetrahydronaftaleen	1540	C		

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Aanhangel III	
LIJST VAN ANDERE IN BULK VERVOERDE VLOEISTOFFEN	
Acetonitril (methyleyanide)	n-Hexaan
tert. Amyl-alcohol	Ligroïne
n-Butyl-alcohol	Methylalcohol
Butyrolacton	Methylamylacetaat
Calciumchloride (opl.)	Methylethylketon (2-butanon)
Ricinusolie	Melk
Citrusvruchtensappen	Melasse
Cocosolie	Olifolie
Levertraan	Polypropyleenglycol
iso-Decylalcohol	iso-Propylacetaat
n-Decylalcohol	iso-Propylalcohol
Decyl-octylalcohol	Propyleen glycol
Dibutylether	Propyleenoxide
Diethanolamine	Propyleen-tetrameer
Diethyleenglycol	Propyleen-trimeer
Dipenteen	Sorbitol
Dipropyleenglycol	Zwavel (vloeibaar)
Ethylalcohol	Tridecanol
Ethyleenglycol	Triethyleenglycol
Vetalcoholen (C ₁₂ -C ₂₀)	Triethyleentetramine
Glycerine	Tripolyteenglycol
n-Heptaan	Water
Hepteen (mengsel van isomeren)	Wijn

Naam produkt	I	II	III	IV
Tetramethylbenzeen	—	D		
Tetramethyllood (anti klopmiddel)	1649	A	0,1	0,05
Titaantetrachloride	1838	D		
Toluëen	1294	C		
Tolueen-di-isocyaanaat*	2078	B		
Trichloorethaan	—	C		
Trichloorethyleen	1710	B		
Triethanolamine	—	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzeen *	—	C		
Tritolyfostaat	—	B		
(triclesylfostaat) *	1299	B		
Terpentijn (hout)	1301	C		
Vinylacetaat	1303	B		
Vinyldiëenchloride *	—	C		
Xyleen (gemengde isomeren)	1307	C		

De met een * gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Aanhangel IV

LADINGJOURNAAL VOOR SCHEPEN VOOR HET VERVOER IN BULK VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Naam van het schip
Laadvermogen, per tank, in m³
Varend van naar

(a) Innemen van lading

1. Datum en plaats van laden
2. Benaming en categorie van ingenomen lading(en)
3. Aanduiding van beladen tank(s)

(b) Overbrengen van lading

4. Datum van overbrengen
5. Aanduiding van tank(s) (i) Van (ii) Naar
6. Word(en) tank(s) in 5 (i) geleegd?
7. Zo niet, achtergebleven hoeveelheid

(c) Lossen van lading

8. Datum en plaats van lossen
9. Aanduiding van geloste tank(s)
10. Word(en) tank(s) geleegd?
11. Zo niet, in de tank(s) achtergebleven hoeveelheid
12. Zal(zullen) de tank(s) worden schoongemaakt?
13. Naar sloptank overgebrachte hoeveelheid
14. Aanduiding van sloptank

(d) Ballasten van ladingtanks

15. Aanduiding van geballaste tank(s)
16. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten

(e) Schoonmaken van ladingtanks

Stoffen van categorie A

17. Aanduiding van schoongemaakte tank(s)

..... Handtekening van de kapitein

18. Datum en plaats van het schoonmaken
 19. Schoonmaakmethode(n)
 20. Plaats van gebruikte ontvangstinrichting
 21. Concentratie van de vloeistof op het tijdstip dat het lozen naar de ontvangstinrichting werd gestaakt
 22. In tank achtergebleven hoeveelheid
 23. Werkwijze en hoeveelheid water bij laatste schoonmaak in tank gepompt
 24. Bestek en datum van lozen in zee
 25. Werkwijze en uitrusting gebruik bij lozen in zee
- Stoffen van de categorieën B, C en D**
26. Toegepaste wasmethode
 27. Gebruikte hoeveelheid water
 28. Bestek en datum van lozen in zee
 29. Werkwijze en uitrusting gebruik bij lozen in zee
- (f) Overbrengen van vuil ballastwater**
30. Aanduiding van tank(s)
 31. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen in zee
 32. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen in zee
 33. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen
 34. In zee geloosde hoeveelheid
 35. Naar sloptank(s) overgebrachte hoeveelheid verontreinigd water (sloptank(s) aanduiden)
 36. Datum en haven van afgifte aan ontvangstinrichtingen aan de wal (indien van toepassing)
- (g) Overbrengen uit sloptank/verwijderen van restanten**
37. Aanduiding van sloptank(s)
 38. Uit elke tank verwijderde hoeveelheid
 39. Methode voor verwijderen van resten:
 - (a) ontvangstinrichtingen
 - (b) vermengd met lading
 - (c) overgebracht naar (een) andere tank(s) (tank(s) aanduiden)
 - (d) andere methode

..... Handtekening van de kapitein

40. Datum en haven van verwijdering van restanten
- (h) **Onopzettelijk of ander uitzonderlijk lozen**
41. Datum en tijd van het voorval
42. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval
43. Benaderde hoeveelheid, benaming en categorie van de stof
44. Omstandigheden tijdens het lozen of wegvloeien en algemene opmerkingen
- Handtekening van de kapitein

Aanhangsel V

MODEL VAN HET CERTIFICAAT
INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING
VAN VERONTREINIGING VOOR HET VERVOER VAN
SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN IN BULK (1973)

(N.B. Voor chemicaliëntankers dient bij dit Certificaat te zijn gevoegd het certificaat, vereist ingevolge het bepaalde in Voorschrift 13 (3), van Bijlage II bij dit Verdrag)

(officiële zegel)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, namens de

Regering van

..... (volledige officiële aanduiding van het land)

door
 (volledige officiële vermelding van de bevoegde persoon of instantie gemachtigd krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973)

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van registratie	Bruto-inhoud in registertonnen

ONDERGETEKENDE VERKLAART:

1. dat het schip is onderzocht in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 10 van Bijlage II bij dit Verdrag;
2. dat uit het onderzoek is gebleken, dat de indeling, de bouw alsmede de uitrusting van het schip zodanig zijn dat daardoor het ongecontroleerde lozen in zee van schadelijke vloeistoffen tot een minimum wordt beperkt;
3. dat de volgende voorzieningen en procedures zijn goedgekeurd door de Administratie in verband met de toepassing van Voorschrift 5 van Bijlage II bij dit Verdrag:

.....
(vervolgd op de bijgevoegde ondertekende en gedateerde bladzijde (n))

Dit Certificaat blijft geldig tot
behoudens het (de) tussentijdse onderzoek (en) met tussenpozen van

Afgegeven te
(plaats van afgifte van het Certificaat)
..... 19....
.....
(Handtekening van bevoegde ambtenaar die het Certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de afgevende instantie)

Tussentijdse onderzoeken

Hierbij wordt verklaard, dat bij een tussentijds onderzoek, zoals vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 10 (1) (c) van Bijlage II bij dit Verdrag, werd geconstateerd dat dit schip en de staat van onderhoud daarvan voldoen aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van dit Verdrag.

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de instantie)

Ingevolge het bepaalde in Voorschrift 12 (2) en (4) van Bijlage II bij dit Verdrag wordt de geldigheidsduur van dit Certificaat verlengd tot

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de instantie)

Bijlage III

Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door schadelijke stoffen die op zee worden vervoerd in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer

Voorschrift 1

Toepassing

(1) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn de voorschriften van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die schadelijke stoffen vervoeren in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer.

(2) Zodanig vervoer van schadelijke stoffen is verboden, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.

(3) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag zal ter aanvulling van de bepalingen van deze Bijlage gedetailleerde voorschriften uitvaardigen, of doen uitvaardigen, met betrekking tot de wijze van verpakking, het merken en etiketteren, de begeleidende papieren, de stuwage, de beperkingen van hoeveelheid, uitzonderingen en kennisgeving, zulks ten einde verontreiniging van het mariene milieu door schadelijke stoffen te beperken of te voorkomen.

(4) Voor de toepassing van de bepalingen van deze Bijlage worden lege houders, vrachtcontainers, losse tanks, tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer, die voordien zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen, zelf als schadelijke stoffen behandeld, tenzij toereikende voorzorgen zijn getroffen ten einde te verzekeren dat zij geen restant bevatten dat schadelijk is voor het mariene milieu.

Voorschrift 2

Verpakking

Verpakkingen, vrachtcontainers, losse tanks en tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer dienen, met het oog op hun specifieke inhoud, toereikend te zijn om het gevaar voor het mariene milieu tot een minimum te beperken.

Voorschrift 3

Merken en etiketteren

Verpakkingen, hetzij afzonderlijk verzonden, hetzij in eenheden of in vrachtcontainers, verplaatsbare tanks, of tankwagens voor weg-

en spoorwegvervoer, welke een schadelijke stof bevatten, dienen duurzaam te zijn gemerkt met de juiste technische benaming (handelsnamen mogen niet als juiste technische benaming worden gebruikt) en voorts gemerkt met een in het oog springend aangehecht of opgedrukt etiket, waarmee wordt aangegeven dat de inhoud schadelijk is. Een dergelijke aanduiding dient waar mogelijk te worden aangevuld met andere gegevens, bijvoorbeeld door vermelding van het nummer van de Verenigde Naties.

Voorschrift 4

Begeleidende papieren

(1) In alle documenten die betrekking hebben op het vervoer over zee van schadelijke stoffen, waarin dergelijke stoffen met een naam worden aangeduid, dient de juiste technische benaming van de stoffen te worden gebruikt (handelsnamen mogen niet worden gebruikt).

(2) Bij de door de verlader verstrekte verzendpapieren dient een certificaat of verklaring te zijn gevoegd, waarin staat dat de ten vervoer aangeboden zending op de juiste wijze is verpakt, gemerkt en geticketteerd, en in een voor vervoer geschikte staat verkeert, om het gevaar voor het mariene milieu tot een minimum te beperken.

(3) Elk schip dat schadelijke stoffen vervoert, dient over een bijzondere lijst of manifest te beschikken welke de aan boord zijnde schadelijke stoffen en de plaats daarvan aangeeft. In plaats van een dergelijke bijzondere lijst of manifest mag een gedetailleerd stuwplan, met opgave van de plaats aan boord van alle schadelijke stoffen, worden gebruikt. Tevens dienen afschriften van dergelijke documenten aan land te worden gehouden door de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger, totdat de schadelijke stoffen zijn gelost.

(4) Ingeval een schip beschikt over een bijzondere lijst of manifest, of een gedetailleerd stuwplan, zoals voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist ingevolge het van kracht zijnde Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, mogen de voor toepassing van deze Bijlage vereiste documenten worden gecombineerd met die voor gevaarlijke stoffen. Ingeval documenten zijn gecombineerd, dient duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen gevaarlijke stoffen en andere schadelijke stoffen.

Voorschrift 5

Stuwage

Schadelijke stoffen dienen op de juiste wijze te worden gestuwd en vastgezet, ter beperking van de gevaren voor het mariene milieu,

zonder afbraak te doen aan de veiligheid van het schip en de zich aan boord bevindende personen.

Voorschrift 6

Beperkingen van hoeveelheid

Om gegronde wetenschappelijke en technische redenen kan het vervoer van bepaalde schadelijke stoffen, die groot gevaar opleveren voor het mariene milieu, worden verboden, of de hoeveelheid, die aan boord van een schip mag worden vervoerd, worden beperkt.

Bij het beperken van de hoeveelheid dient goede aandacht te worden geschonken aan de grootte, de constructie en de uitrusting van het schip, alsmede aan de verpakking en de aard van de stof.

Voorschrift 7

Uitzonderingen

(1) Het lossen, door overboord zetten van schadelijke stoffen die worden vervoerd in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer is verboden, behalve wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden.

(2) Behoudens de bepalingen van dit Verdrag dienen op grond van de natuurkundige, scheikundige en biologische eigenschappen van schadelijke stoffen passende maatregelen te worden genomen, om het overboord spoelen van zulke door lekkage vrijgekomen stoffen te regelen, mits de uitvoering van deze maatregelen de veiligheid van het schip en van de zich aan boord bevindende personen niet in gevaar brengt.

Voorschrift 8

Kennisgeving

Met betrekking tot bepaalde schadelijke stoffen, ter nadere aanduiding door de Regering van een Partij bij dit Verdrag, stelt de kapitein of de eigenaar van het schip of diens vertegenwoordiger de betrokken haveninstantie in kennis van het voornemen tot het laden of lossen van dergelijke stoffen, tenminste 24 uur voor de uitvoering van dat voornemen.

Bijlage IV

Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door sanitair afval van schepen

Voorschrift 1

Omschrijvingen

Voor toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „nieuw schip” verstaan een schip:

(a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst of, waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd, of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt, op of na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage, of

(b) dat wordt opgeleverd drie jaar of langer na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage;

(2) wordt onder „bestaand schip” verstaan een ander dan een nieuw schip;

(3) wordt onder „sanitair afval” verstaan:

(a) spoelwater en ander afval vanuit alle soorten toiletten, urinoirs en WC-spuigaten;

(b) spoelwater uit medische ruimten (behandelkamer, ziekenboeg, enzovoort) via wastafels, badkuipen en spuigaten in dergelijke ruimten;

(c) spoelwater uit ruimten waarin zich levende dieren bevinden of

(d) ander afvalwater, indien vermengd met het bovenomschreven spoelwater;

(4) wordt onder „verzamel-tank” verstaan een tank voor het verzamelen en opslaan van sanitair afval.

(5) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte, vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 144°00' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op 18°00' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 153°00' oosterlengte,
 vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte".

Voorschrift 2

Toepassing

De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op:

- (a) (i) nieuwe schepen met een bruto tonnage van 200 ton en meer;
- (ii) nieuwe schepen met een bruto tonnage van minder dan 200 ton, welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren;
- (iii) nieuwe schepen waarvan de bruto tonnage niet gemeten is, en welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren; en
- (b) (i) bestaande schepen met een bruto tonnage van 200 ton en meer, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage;
- (ii) bestaande schepen met een bruto tonnage van minder dan 200 ton, welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage; en
- (iii) bestaande schepen waarvan de bruto tonnage niet gemeten is, en welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage.

Voorschrift 3

Onderzoeken

- (1) Alle schepen die dienen te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage en die varen naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag, moeten de hieronder aangegeven onderzoeken ondergaan:

(a) een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld, of voordat het Certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 4 van deze Bijlage voor de eerste maal wordt afgegeven, waarbij het schip tevens wordt onderzocht ten einde te verzekeren dat:

- (i) ingeval het schip is uitgerust met een behandelingsinstallatie voor sanitair afval, die installatie voldoet aan eisen voor bedrijfsvoering gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en beproevingsmethoden;
- (ii) ingeval het schip is uitgerust met een systeem voor het afbreken en ontsmetten van het sanitair afval, dit systeem van een door de Administratie goedgekeurd type is;
- (iii) ingeval het schip is uitgerust met een verzameltank, de capaciteit van deze tank naar het oordeel van de Administratie toereikend is voor het aan boord houden van alle sanitair afval, rekening houdend met de bedrijfsvoering van het schip, het aantal personen aan boord en andere relevante factoren. De verzameltank dient te zijn voorzien van de mogelijkheid tot het aflezen van de inhoud; en
- (iv) het schip is uitgerust met een leiding naar buiten, geschikt voor het lozen van sanitair afval in een ontvangsinrichting en dat deze pipleiding is voorzien van een standaardwalaansluiting overeenkomstig Voorschrift 11 van deze Bijlage.

Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, installatie, voorzieningen en het materiaal ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken, die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, die zodanig zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, installatie, voorzieningen en het materiaal volledig voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt verlengd zoals bepaald in Voorschrift 7 (2) of (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van het periodiek onderzoek dienovereenkomstig worden verlengd.

(2) De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid (1) van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

(3) Onderzoeken van het schip aangaande de toepassing van voorschriften van deze Bijlage dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan deze onderzoeken echter toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties. In alle gevallen waarborgt de betrokken Administratie de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

Voorschrift 6

Vorm van het Certificaat

Het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, naar het model in het Aanhangsel van deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

Voorschrift 7

Geldigheidsduur van het Certificaat

- (1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met uitzondering van het bepaalde onder lid (2), (3) en (4) van dit Voorschrift.
- (2) Indien een schip zich, op het tijdstip waarop de geldigheid van het Certificaat afloopt, niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij dit Verdrag welker vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter alleen worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis te voltooien naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt zulks te doen.
- (3) Geen enkel Certificaat mag op deze wijze langer dan vijf maanden worden verlengd; een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.
- (4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.
- (5) Een Certificaat verliest zijn geldigheid indien zonder toestemming van de Administratie belangrijke wijzigingen zijn aangebracht in de uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, zoals vereist, tenzij het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting of installaties.
- (6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

- (4) Na de voltooiing van elk onderzoek van het schip krachtens dit Voorschrift, mag zonder toestemming van de Administratie geen wijziging van betekenis worden aangebracht in de uitrusting, installatie, voorzieningen of het materiaal waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installatie.

Voorschrift 4

Afgifte van het Certificaat

- (1) Na onderzoek overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 3 van deze Bijlage wordt aan elk schip dat reizen maakt naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgegeven.
- (2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar gemachtigde personen of organisaties. In elk geval neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat op zich.

Voorschrift 5

Afgifte van het Certificaat door de Regering van een ander land

- (1) De Regering van een land dat Partij is bij dit Verdrag, kan een schip op verzoek van haar Administratie aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien deze ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgeven of machtigen tot afgifte aan het schip overeenkomstig deze Bijlage.
- (2) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.
- (3) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en op dezelfde wijze worden erkend als het Certificaat dat is afgegeven krachtens Voorschrift 4 van deze Bijlage.
- (4) Er wordt geen Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overgang stelt de Regering van de Partij, welker vlag het schip voortheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overgang bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

Voorschrift 8

Lozen van sanitair afval

(1) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage is het lozen in zee van sanitair afval verboden, behalve wanneer:

(a) de lozing van het schip ofwel afgebroken en ontsmet afvalwater betreft op een afstand van meer dan vier zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land, waarbij een door de Administratie overeengekomen Voorschrift 3(1)(a) goedgekeurd systeem wordt gebruikt, ofwel sanitair afval betreft dat niet is afgebroken of ontsmet op een afstand van meer dan 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land, mits in elk geval het in verzameltanks opgeslagen sanitair afval niet ineens wordt geloosd, doch in een matig tempo, terwijl het schip zijn vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste 4 knopen; de hoeveelheid van de lozing per tijdseenheid dient door de Administratie te zijn goedgekeurd, gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen, of

(b) het schip gebruik maakt van een installatie voor het behandelen van sanitair afval, waarvan de Administratie heeft verklaard dat het voldoet aan de eisen van bedrijfsvoering als bedoeld in Voorschrift 3(1)(a) (i) van deze Bijlage; en

(i) de resultaten van beproevingen van dat systeem zijn neergelegd in het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) van het schip;

(ii) bovendien de geloosde vloeistof geen zichtbare vaste drijvende deeltjes in, of verkleuring van het water in de omgeving ten gevolge heeft, of

(c) het schip zich bevindt in de wateren onder de rechtsmacht van een Staat en bezig is met het lozen van sanitair afval in overeenstemming met de eventueel minder strikte eisen die door dat land kunnen worden gesteld.

(2) Ingeval het sanitair afval is vermengd met afval of afvalwater waarvoor afwijkende voorwaarden van lozen gelden, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

Voorschrift 9

Uitzonderingen

Voorschrift 8 van deze Bijlage is niet van toepassing op:

(a) het lozen van sanitair afval uit een schip, indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van schip en opvarenden te verzekeren, of om mensenlevens op zee te redden; of

(b) het lozen van sanitair afval ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits alle redelijke voorzorgen zijn genomen vóór en na het ontstaan van de schade, om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken.

Voorschrift 10

Ontvangsinrichtingen

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich tot het installeren in havens en laad- en losplaatsen van inrichtingen voor het in ontvangst nemen van sanitair afval, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken, en die toereikend zijn om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

(2) De Regering van elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Verdragsluitende Regeringen.

Voorschrift 11

Standaardaansluiting voor afgifte

Ten einde leidingen van ontvangsinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepsleiding voor afgifte, dienen beide leidingen te zijn uitgerust met een standaardaansluiting voor afgifte overeenkomstig de volgende tabel:

STANDAARDAFMETINGEN VAN FLENZEN VOOR
AANSLUITINGEN VOOR AFGIFTE

Omschrijving	Afmetingen
Uitwendige flensdiameter	210 mm
Inwendige flensdiameter	overeenkomstig de uitwendige flensdiameter van de pijp
diameter van de steekcirkel der bouten	170 mm
boutgaten	4 gaten van 18 mm diameter, op onderling gelijke afstand aangebracht op een steekcirkel van bovengenoemde diameter, met sleuven radiaal doorge- trokken tot de omtrek; gat- breedte: 18 mm
flensdikte	16 mm
Bouten en moeren: aantal en diameter	4, elk van 16 mm diameter en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er leidingen op kunnen worden
aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 100 mm;
de flens dient van staal of een ander gelijkwaardig materiaal te
zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens, dient tezamen met
een geschikte pakking bestand te zijn tegen een werkdruk van
6 kg/cm².

Voor schepen met een holte volgens de mal van 5 meter en
minder kan de inwendige flensdiameter van de aansluiting 38 mm
bedragen.

Aanhangsel bij Bijlage IV

MODEL VAN HET CERTIFICAAT

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING
VAN VERONTREINIGING DOOR SANTAIR AFVAL (1973)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, namens
de Regering van

.....
(volledige vermelding van het betrokken land)

door
(volledige vermelding van de persoon of instantie, terzake be-
voegd ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973)

Naam van het schip	Onderschei- dings- nummer of -letter	Haven van registratie	Bruto- inhoud in register- tonnen	Aantal personen dat het schip gerechtigd is te vervoeren

Nieuw/bestaand schip *)

Datum van het contract voor de bouw

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk
stadium bevond

Datum van oplevering

*) Doorhalen wat niet van toepassing is. -

HIERBIJ WORDT VERKLAARD DAT:

(1) Het schip is uitgerust met een installatie voor het behandelen van sanitair afval/afbrekinstallatie/verzamel-tank *) en een afgifte-leiding overeenkomstig Voorschrift 3 (1) (a) (i)-(iv) van Bijlage IV bij dit Verdrag, als volgt:

* (a) Beschrijving van de installatie voor het behandelen van sanitair afval:

Type van installatie
 Naam van de fabrikant
 De installatie voldoet, volgens de verklaring van de Administratie, aan de volgende voorwaarden met betrekking tot de te lozen vloeistof **):

* (b) Beschrijving van afbrekinstallatie:

Type van de installatie
 Naam van de fabrikant
 Mate van verontreiniging van het sanitair afval na ontsmetting

* (c) Beschrijving van de verzamel-tank:

Totale capaciteit van de tank
 Plaats

(d) Een leiding voor de afgifte van sanitair afval aan een ontvangsinrichting, voorzien van een standaardwalaansluiting.

(2) Het schip is onderzocht in overeenstemming met Voorschrift 3 van Bijlage IV bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door sanitair afval en dat uit het onderzoek is gebleken, dat de uitrusting en de staat van onderhoud in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage IV bij dit Verdrag.

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

**) Met opneming van parameters.

Dit Certificaat blijft geldig tot
 Uitgereikt te
 19..
 (Handtekening van ambtenaar die het Certificaat uitgeeft)

(Zegel of stempel van de uitgevende instantie)

Ingevolge de bepalingen van Voorschrift 7, paragrafen (2) en (4) van Bijlage IV bij deze Overeenkomst wordt de geldigheidsduur van dit Certificaat verlengd tot

Getekend
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats
 Datum
 (Zegel of stempel van de instantie)

Bijlage V

Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen

Voorschrift 1

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „vuilnis” verstaan alle soorten etenresten, huishoudelijk afval en afval voortvloeiende uit de bedrijfsvoering, met uitzondering van verse vis en gedeelten daarvan, ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van het schip en die voortdurend of regelmatig worden verwijderd van het schip, met uitzondering van de stoffen omschreven of opgesomd in andere Bijlagen bij dit Verdrag;

(2) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte, vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte, vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 144°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 18°00' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 153°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;

(3) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van

bijzondere noodzakelijke methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door vuilnis moeten worden genomen. Onder deze bijzondere gebieden worden begrepen de gebieden genoemd in Voorschrift 5 van deze Bijlage.

Voorschrift 2

Toepassing

De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op alle schepen.

Voorschrift 3

Storten van vuilnis buiten bijzondere gebieden

(1) Behoudens de bepalingen van de Voorschriften 4, 5 en 6 van deze Bijlage:

(a) is het storten in zee van alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal en plastic vuilniszakken, verboden;

(b) dient het storten in zee van de volgende vuilnis zover mogelijk van het dichtstbijzijnde land te geschieden, doch het storten is in elk geval verboden indien de afstand tot het dichtstbijzijnde land kleiner is dan:

(i) 25 zeemijlen, in geval van stuwhout, bekledings- en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven;

(ii) 12 zeemijlen, in geval van voedselresten en alle andere vuilnis, daarbij inbegrepen papierproducten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk en soortgelijk afval;

(c) kan het storten in zee, van vuilnis als omschreven in letter (b) onder (ii) van deze paragraaf worden toegestaan, indien de vuilnis door een afbreek- of maalinstallatie is gevoerd en indien het storten zover als mogelijk vanaf het dichtstbijzijnde land geschiedt, doch het storten is in elk geval verboden indien de afstand tot het dichtstbijzijnde land kleiner is dan 3 zeemijlen. Deze afgebroken of gemalen vuilnis moet een rooster met gaten van maximaal 25 mm doorsnee kunnen passeren.

(2) Ingeval de vuilnis is vermengd met andere lozingen, waarvoor afwijkende eisen gelden met betrekking tot verwijderen of lozen, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

Voorschrift 4

Speciale eisen voor het storten van vuilnis

(1) Behoudens de bepalingen van paragraaf (2) van dit Voorschrift is het storten van stoffen waarop dit Voorschrift van toepas-

sing is, verboden vanaf vaste of drijvende platforms buitengaats gebezigd bij de exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, alsmede vanaf alle andere schepen, wanneer deze zich langsij of binnen 500 meter van dergelijke platforms bevinden.

(2) Het storten in zee van voedselresten vanaf vaste of drijvende platforms kan worden toegestaan, ingeval deze door een afbreek- of maalinstallatie zijn gevoerd en deze platforms zich meer dan 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land bevinden, alsmede van alle andere schepen, ingeval deze zich langsij of binnen 500 meter van zulke platforms bevinden. Deze afgebroken of gemalen voedselresten moeten een rooster met gaten van maximaal 25 mm kunnen passeren.

Voorschrift 5

Storten van vuilnis binnen bijzondere gebieden

(1) Voor toepassing van deze Bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf, die als volgt worden omschreven:

(a) Onder het gebied van de Middellandse Zee wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de Golven en Zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van 5°36' westerlengte.

(b) Onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op 57°44'8" noorderbreedte.

(c) Onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte.

(d) Onder het gebied van de Rode Zee wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°8'5" noorderbreedte, 43°19'6" oosterlengte) en Hasn Murad (12°40'4" noorderbreedte, 43°30'2" oosterlengte).

(e) Onder het gebied van de Perzische Golf wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd (22°30' noorderbreedte, 59°48' oosterlengte) en Ras al Fasih (25°04' noorderbreedte, 61°25' oosterlengte).

(2) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 6 van deze Bijlage:

(a) is het storten van de volgende stoffen in zee verboden:

- (i) alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trosen en visnetten van synthetisch materiaal en plastic vuilniszakken; en
 - (ii) alle overige vuilnis, daarbij inbegrepen papierproducten, lompen, metaal, flessen, aardewerk, stuwhout, bekledings- en verpakkingsmaterialen;
- (b) dient het storten in zee van voedselresten zo ver mogelijk vanaf het dichtstbijzijnde land te geschieden, doch in elk geval niet binnen 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land.

(3) Ingeval de vuilnis is vermengd met andere lozingen, waarvoor afwijkende eisen gelden met betrekking tot storten of lozen, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

(4) Ontvangstinrichtingen in bijzondere gebieden:

(a) de Regering van elke Partij bij dit Verdrag, wier kustlijn grenst aan een bijzonder gebied, verbindt zich ertoe te verzekeren dat zo spoedig mogelijk in alle havens in een bijzonder gebied toereikende ontvangstinrichtingen worden geïnstalleerd, overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 7 van deze Bijlage, rekening houdende met de bijzondere behoefte van in deze gebieden opererende schepen.

(b) De Regering van elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen getroffen ingevolge letter (a) van dit Voorschrift. Na ontvangst van voldoende mededelingen stelt de Organisatie een tijdstip vast, waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van het betrokken gebied in werking treden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de aldus vastgestelde datum.

(c) Na de aldus vastgestelde datum dienen ook schepen die havens aanlopen in deze bijzondere gebieden, waar deze inrichtingen nog niet beschikbaar zijn, volledig te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift.

Voorschrift 6

Uitzonderingen

De Voorschriften 3, 4 en 5 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

- (a) het storten van vuilnis van een schip, indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van schip en opvarenden te verzekeren, of mensens levens op zee te redden; of
- (b) het ontsnappen van vuilnis tengevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits alle redelijke voorzorgen zijn

genomen vóór en na het ontstaan van de schade, om het ontsnappen te voorkomen of tot een minimum te beperken; of

(c) het toevallige verlies van synthetische visnetten of materiaal van synthetische aard, benodigd voor het herstellen van dergelijke netten, mits alle redelijke voorzorgen zijn genomen om dit verlies te voorkomen.

Voorschrift 7

Ontvangstinrichtingen

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich tot het installeren, in havens en laad- en losplaatsen, van inrichtingen voor het in ontvangst nemen van vuilnis, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken, en die toereikend zijn om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

(2) De Regering van elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

LES PARTIES A LA CONVENTION,

CONSCIENTES de la nécessité de protéger l'environnement en général et le milieu marin en particulier,

RECONNAISSANT que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution,

RECONNAISSANT EGALEMENT l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, premier instrument multilatéral à avoir eu pour objectif essentiel la protection de l'environnement, et sensibles à la contribution marquante que cette Convention a apportée à la préservation des mers et des littoraux contre la pollution,

DESIREUSES de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est d'établir des règles de portée universelle et qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales découlant de la Convention

- 1) Les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention.
- 2) Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

- 1) «Règles» désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.

- 2) «Substance nuisible» désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.

- 3) a) «Rejet», lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.

- b) «Rejet» ne couvre pas :

- i) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972; ni

- ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; ni

- iii) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.

- 4) «Navire» désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.

- 5) «Autorité» désigne le gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Autorité est le gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'Etat riverain intéressé.

- 6) «Evénement» désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

- 7) «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

ARTICLE 3

Champ d'application

- 1) La présente Convention s'applique :

- a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention; et
b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

2) Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits souverains des Parties sur le fond des mers et sur le sous-sol adjacent aux côtes aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ou comme étendant ces droits, conformément au droit international.

3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

ARTICLE 4

Infractions

1) Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'Autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2) Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

- a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;
- b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

3) Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'Etat qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

4) Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

ARTICLE 5

Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie à la Convention conformément aux dispositions des règles sont acceptés par les autres Parties contractantes et considérés, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un Certificat délivré par elles-mêmes.

2) Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un Certificat en cours de validité, sauf si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'Etat qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. Toutefois, ladite Partie peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

3) Si une Partie refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de sa juridiction, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la présente Convention, la Partie avise immédiatement le Consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ou, en cas d'impossibilité, l'Autorité dont relève le navire intéressé. Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, la Partie demande à consulter l'Autorité dont relève le navire. L'Autorité est également avisée lorsqu'un navire ne possède pas à son bord de Certificat en cours de validité conforme aux dispositions des règles.

4) Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

ARTICLE 6

Recherche des infractions et mise en oeuvre des dispositions de la Convention

1) Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en oeuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2) Tout navire auquel la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3) Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4) Dès réception de cette preuve, l'Autorité examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité informe rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5) Une Partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 7

Retards causés indûment aux navires

- 1) Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises en application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.
- 2) Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

ARTICLE 8

Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles

- 1) En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.
- 2) Chaque Partie à la Convention doit :
 - a) prendre les dispositions nécessaires pour qu'un fonctionnaire ou un organisme compétent reçoive et analyse tous les rapports sur les événements; et
 - b) notifie à l'Organisation les détails complets de ces dispositions, pour diffusion aux autres Parties et Etats membres de l'Organisation.
- 3) Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport en vertu des dispositions du présent article, ladite Partie le transmet sans retard à :
 - a) l'Autorité dont relève le navire en cause; et
 - b) tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

4) Toute Partie à la Convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement mentionné au Protocole I de la présente Convention. Si elle le juge bon, elle fait également rapport à l'Organisation et à toute autre Partie intéressée.

ARTICLE 9

Autres traités et interprétation

- 1) Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des Parties à cette Convention.
- 2) Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon.
- 3) Dans la présente Convention, le terme «juridiction» s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention.

ARTICLE 10

Règlement des différends

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention.

ARTICLE 11

Communication de renseignements

- 1) Les Parties à la Convention s'engagent à communiquer à l'Organisation :
 - a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention;
 - b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles;
 - c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions des règles;

d) une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les installations disponibles et autres caractéristiques;

e) tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention; et

f) un rapport annuel qui présente, sous une forme normalisée par l'Organisation, les statistiques relatives aux sanctions effectivement infligées pour les infractions à la présente Convention.

2) L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les informations qui lui ont été communiquées, au titre des alinéas b) à f) du paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 12

Accidents survenus aux navires

1) Chaque Autorité s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions des règles, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes.

2) Chaque Partie à la Convention s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements sur les résultats de cette enquête lorsqu'elle estime que ceux-ci peuvent aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la présente Convention.

ARTICLE 13

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La présente Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 15 janvier 1974 au 31 décembre 1974, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3) Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Etats ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

ARTICLE 14

Annexes facultatives

1) Un Etat peut, lorsqu'il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des Annexes III, IV et V (ci-après dénommées «Annexes facultatives») de la présente Convention. Sous réserve de ce qui précède, les Parties à la Convention sont liées par l'une quelconque des Annexes dans son intégralité.

2) Un Etat qui a déclaré qu'il n'était pas lié à une Annexe facultative peut à tout moment accepter cette Annexe en déposant auprès de l'Organisation un instrument du type visé au paragraphe 2 de l'article 13.

3) Un Etat qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article au sujet d'une Annexe facultative, et qui n'accepte pas cette Annexe par la suite conformément au paragraphe 2 du présent article n'assume aucune obligation et n'a le droit de se prévaloir d'aucun bénéfice découlant de la Convention en ce qui concerne les questions relevant de cette Annexe; dans la présente Convention, toutes les références aux Parties ne constituent pas de référence à cet Etat en ce qui concerne les questions qui relèvent de cette Annexe.

4) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de toute déclaration faite en vertu du présent article ainsi que de la réception de tout instrument déposé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE 15

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à cette Convention conformément aux dispositions de l'article 13.

2) Une Annexe facultative entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies pour cette Annexe.

3) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur et de la date à laquelle une Annexe facultative entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative quelconque ou d'adhésion à celles-ci après que les conditions régissant leur entrée en vigueur ont été remplies mais avant leur entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou de l'Annexe facultative ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

5) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative, ou d'adhésion à celles-ci après leur entrée en vigueur, la Convention ou l'Annexe facultative prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

6) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été remplies toutes les conditions prévues à l'article 16 pour l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention ou à une Annexe facultative s'applique au texte modifié de la Convention ou de l'Annexe facultative.

ARTICLE 16

Amendements

1) La présente Convention peut être amendée par l'une quelconque des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2) Amendements après examen par l'Organisation :

a) tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par son Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen;

b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen;

c) les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent;

d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention, présentes et votantes;

e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) ci-dessus, les amendements sont communiqués par l'Organisation à toutes les Parties à la Convention aux fins d'acceptation;

f) un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes :

i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;

ii) un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties;

iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération;

iv) un amendement au Protocole I de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements aux Annexes de la Convention, conformément au paragraphe f) ii) ou f) iii) ci-dessus;

v) un amendement au Protocole II de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la Convention conformément au paragraphe f) i) ci-dessus;

g) l'entrée en vigueur de l'amendement intervient dans les conditions suivantes :

i) s'il s'agit d'un amendement à un article de la Convention, au Protocole II, ou au Protocole I ou à une Annexe de la Convention qui n'est pas accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement est réputé accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté;

ii) s'il s'agit d'un amendement au Protocole I, à un appendice d'une Annexe ou à une Annexe de la Convention qui est accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement est réputé accepté dans les conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration conformément au paragraphe f) ii), aux termes de laquelle leur approbation est nécessaire.

3) Amendement par une conférence :

a) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner les amendements à la présente Convention;

b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties en vue d'obtenir leur acceptation;

c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues à cet effet au paragraphe 2, alinéas f) et g) ci-dessus.

4) a) Dans le cas d'un amendement à une Annexe facultative, l'expression «Partie à la Convention» doit être interprétée dans le présent article comme désignant une Partie liée par ladite Annexe.

b) Toute Partie qui a refusé d'accepter un amendement à une Annexe est traitée comme non-Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5) L'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle Annexe sont soumises aux mêmes procédures que celles qui régissent l'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement à un article de la Convention.

6) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont le contrat de construction est signé, ou, en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée à la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou postérieurement à cette date.

7) Tout amendement à un Protocole ou à une Annexe doit porter sur le fond de ce Protocole ou de cette Annexe et doit être compatible avec les dispositions des articles de la présente Convention.

8) Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chacun des amendements entre en vigueur.

9) Toute déclaration ou objection relative à un amendement communiquée en vertu du présent article doit être notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties à la Convention de cette notification et de sa date de réception.

ARTICLE 17

Promotion de la coopération technique

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue :

- a) de former du personnel scientifique et technique;
 - b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés;
 - c) de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires; et
 - d) d'encourager la recherche;
- de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention.

ARTICLE 18

Dénunciation

1) La présente Convention ou toute Annexe facultative peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à la Convention à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention ou une telle Annexe entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

ARTICLE 19

Dépôt et enregistrement

1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ainsi qu'à tous les Etats qui y adhèrent.

2) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 20

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposés avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres ce deux novembre mil neuf cent soixante-treize.

Cette Convention a été signée pour les Etats suivants: l'Allemagne (République fédérale), l'Australie, le Brésil, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, la République démocratique allemande, le Royaume-Uni, la Suède, l'U.R.S.S.

PROTOCOLE I

DISPOSITIONS CONCERNANT L'ENVOI DE RAPPORTS SUR LES EVENEMENTS ENTRAINANT OU POUVANT ENTRAINER LE REJET DE SUBSTANCES NUISIBLES (en application de l'article 8 de la Convention)

Article premier

Obligation d'établir un rapport

- 1) Le capitaine d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'article III du présent Protocole, ou toute autre personne ayant charge du navire, fait rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, conformément aux dispositions du présent Protocole, avec tous les détails possibles.
- 2) En cas d'abandon du navire mentionné au paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire, ou leurs agents, doivent, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes des dispositions du présent Protocole.

Article II

Procédure applicable à l'envoi de rapports

- 1) Chaque rapport est transmis par radio chaque fois que cela est possible, mais en tout cas par les voies les plus rapides dont on dispose au moment de l'événement. Il est attribué aux rapports transmis par radio le plus haut degré de priorité possible.
- 2) Les rapports sont adressés au fonctionnaire ou à l'organisme compétent spécifié au paragraphe 2, alinéa a) de l'article 8 de la Convention.

Article III

Date d'envoi des rapports

Un rapport est établi chaque fois qu'un événement entraîne :

- a) un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention
- b) un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait :
 - i) qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer; ou
 - ii) qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement; ou

c) un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution; ou

d) une probabilité de rejets visés aux alinéas a), b) ou c) du présent article.

Article IV

Nature du rapport

- 1) Chaque rapport donne en règle générale :
 - a) l'identité du navire;
 - b) l'heure et la date de l'événement;
 - c) la position géographique du navire au moment de l'événement;
 - d) l'état du vent et de la mer au moment de l'événement; et
 - e) les détails pertinents sur l'état du navire.
- 2) Chaque rapport donne, en particulier :
 - a) des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris, si possible, leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte);
 - b) la quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances nuisibles rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer;
 - c) le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification; et
 - d) si possible, le nom de l'expéditeur, du destinataire ou du fabricant.
- 3) Chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, une substance nocive à l'état solide ou une substance nocive à l'état gazeux et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.
- 4) Chaque rapport doit être complété s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

Article V

Rapport complémentaire

Toute personne qui se trouve dans l'obligation d'envoyer un rapport en vertu des dispositions du présent Protocole doit, dans la mesure du possible :

PROTOCOLE II

ARBITRAGE

(en application de l'article 10 de la Convention)

Article premier

A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent Protocole.

Article II

- 1) Il est constitué un tribunal arbitral sur requête adressée par une Partie à la Convention à une autre Partie en application de l'article 10 de la présente Convention. La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.
- 2) La Partie requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation du fait qu'elle a demandé la constitution d'un tribunal, du nom des Parties au différend ainsi que des articles de la Convention ou règles dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties.

Article III

Le tribunal est composé de trois membres : un arbitre nommé par chaque Partie au différend et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

Article IV

- 1) Si au terme d'un délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de soixante jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance par le Conseil de l'Organisation.
- 2) Si, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du président du tribunal dans un délai de soixante jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.
- 3) Le président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

a) compléter le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation; et

b) accéder dans toute la mesure du possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats touchés par l'événement.

4) Le président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de la nationalité d'une des Parties, sauf si l'autre Partie y consent.

5) En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplaçant dans un délai de soixante jours à compter du décès ou du défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article III ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les soixante jours du décès ou du défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article V

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article VI

Chaque Partie prend à sa charge la rémunération de son arbitre et les frais connexes ainsi que les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération du président du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînées par l'arbitrage sont partagés également entre les Parties. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et en fournit un décompte final.

Article VII

Toute Partie à la Convention dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure, se joindre à la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal.

Article VIII

Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent Protocole établit ses propres règles de procédure.

Article IX

1) Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur tout différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les Parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

2) Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les Parties :

- a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;

b) donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins ou des experts et d'examiner les lieux.

3) L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article X

1) Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il décide, en cas de nécessité, de proroger ce délai, le délai supplémentaire étant de trois mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2) Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation ou l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

ANNEXE I

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

CHAPITRE I

GENERALITES

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1) «Hydrocarbures» désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention) et comprend, sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe.
- 2) «Mélange d'hydrocarbures» désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.
- 3) «Combustible liquide» désigne tout hydrocarbure utilisé comme combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire qui transporte ce combustible.
- 4) «Pétrolier» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes et tout «navire-citerne pour produits chimiques» tel que défini à l'Annexe II de la présente Convention lorsqu'il transporte une cargaison totale ou partielle d'hydrocarbures en vrac.

- 5) «Transporteur mixte» désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac.

- 6) «Navire neuf» désigne un navire :

- a) dont le contrat de construction est passé après le 31 décembre 1975; ou
- b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 30 juin 1976; ou
- c) dont la livraison s'effectue après le 31 décembre 1979; ou

- d) qui a subi une transformation importante :

- i) dont le contrat est passé après le 31 décembre 1975; ou
- ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 30 juin 1976; ou

- iii) qui est achevée après le 31 décembre 1979.

- 7) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

- 8) «Transformation importante» désigne une transformation d'un navire existant :

- a) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou

- b) qui change le type du navire; ou

- c) qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou

- d) qui entraîne d'autres modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

- 9) «A 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; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142°08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S. et de longitude 141°55' E. puis entre les points suivants :

latitude 10°00' S. et longitude 142°00' E.
latitude 9°10' S. et longitude 143°52' E.
latitude 9°00' S. et longitude 144°30' E.
latitude 13°00' S. et longitude 144°00' E.
latitude 15°00' S. et longitude 146°00' E.
latitude 18°00' S. et longitude 147°00' E.
latitude 21°00' S. et longitude 153°00' E.

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

- 10) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 10 de la présente Annexe.

- 11) «Taux instantané de rejet des hydrocarbures» désigne le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en noeuds au même instant.

- 12) «Citerne» désigne un espace fermé constitué par la structure permanente d'un navire et qui est conçu pour le transport de liquides en vrac.

- 13) «Citerne latérale» désigne toute citerne adjacente au bordé du navire.

- 14) «Citerne centrale» désigne toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

Règle 2*Champ d'application*

- 1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.
- 2) Lorsqu'un navire autre qu'un pétrolier est équipé d'espaces à cargaison qui sont construits et utilisés pour le transport d'hydrocarbures en vrac et dont la capacité totale est égale ou supérieure à 200 mètres cubes, les dispositions des règles 9, 10, 14, 15 1), 2) et 3), 18, 20 et 24 4) de la présente Annexe applicables aux pétroliers s'appliquent aussi à la construction et à l'exploitation de ces espaces; toutefois, lorsque cette capacité totale est inférieure à 1000 mètres cubes, les prescriptions de la règle 15 4) de la présente Annexe peuvent être appliquées à la place de celles de la règle 15 1), 2) et 3).
- 3) Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un de ses espaces à cargaison, des substances soumises aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes de l'Annexe II.
- 4) a) Tous les hydroptères, aéroglosses et autres nouveaux types de bâtiments (engins à effet de surface, engins submersibles, etc.) dont les caractéristiques de construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application de l'une quelconque des dispositions des chapitres II et III de la présente Annexe relatives à la construction et à l'équipement, peuvent être exemptés de l'application de ces dispositions par l'Autorité, à condition que la construction et l'équipement du navire offrent une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures eu égard au service auquel ils sont destinés.
- b) Les détails d'une telle exemption accordée par l'Autorité doivent figurer sur le Certificat mentionné à la règle 5 de la présente Annexe.
- c) Dès que possible et, au plus tard, dans un délai de quatre-vingt-dix jours, l'Autorité accordant une telle exemption en communique les détails et les motifs à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Règle 3*Equivalences*

- 1) L'Autorité peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe. Cette compétence de l'Autorité ne s'étend pas à la faculté de remplacer, à titre d'équivalence, les prescriptions des règles de la présente Annexe en matière de conception et de construction par des méthodes d'exploitation visant à contrôler les rejets d'hydrocarbures.
- 2) L'Autorité qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, en communique les détails à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

15) «Citerne de décantation» désigne une citerne destinée spécialement à recevoir les résidus des citernes, les eaux de nettoyage des citernes et les autres mélanges d'hydrocarbures.

16) «Ballast propre» désigne le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté des hydrocarbures, a été nettoyée de manière que l'effluent de cette citerne, s'il était rejeté d'un navire stationnaire dans des eaux propres et tranquilles par beau temps, ne laisserait pas de traces visibles d'hydrocarbures à la surface de l'eau ou du littoral adjacent et ne laisserait ni dépôt ni émulsion sous la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent. Lorsque le ballast rejeté passe par un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité, les indications fournies par ce dispositif, si elles montrent que la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépassait pas 15 parts par million, prouvent que le ballast était propre, nonobstant la présence de traces visibles.

17) «Ballast séparé» désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne complètement isolée des circuits de la cargaison d'hydrocarbures et du combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que des hydrocarbures ou des substances nocives au sens des diverses définitions données dans les Annexes de la présente Convention.

18) La «longueur» (L) est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison, à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la meche du gouvenail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue. La longueur (L) est mesurée en mètres.

19) Les «perpendiculaires avant et arrière» sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.

20) Le «milieu du navire» est situé au milieu de la longueur (L).

21) La «largeur du navire» (B) est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique. La largeur (B) est mesurée en mètres.

22) «Port en lourd» (DW) désigne la différence, exprimée en tonnes métriques, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été assigné et son poids léger.

23) «Poids léger» désigne le déplacement, en tonnes métriques, d'un navire sans cargaison, combustible liquide, huile de graissage, eau de ballast, eau douce, ni eau d'alimentation des chaudières dans ses citernes, sans provisions de bord et sans passagers ni bagages.

24) «Perméabilité» d'un espace désigne le rapport entre le volume de cet espace que l'on suppose occupé par l'eau et son volume total.

25) Dans tous les cas, les «volumes» et les «surfaces» d'un navire sont calculés hors membres.

Règle 4

Visites

- 1) Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, est soumis aux visites ci-après :

a) avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;

b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 3 ou 4 de la règle 8 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;

c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

- 2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

- 4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 5

Délivrance des Certificats

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydro-

carbures (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de la présente Annexe, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention. En ce qui concerne les navires existants, cette disposition devient applicable douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

- 2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 6

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

- 1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

- 2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

- 3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est 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 la règle 5 de la présente Annexe.

- 4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) à un navire qui est autorisé à battre pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas Partie à la Convention.

Règle 7

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

- 1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.

- i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;
- ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;
- iii) le pétrolier fait route;
- iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin;
- v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent; et
- vi) le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15, paragraphes 5 et 6 de la présente Annexe, un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente Annexe;
- b) en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures :
 - i) le navire n'est pas dans une zone spéciale;
 - ii) le navire est à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche;
 - iii) le navire fait route;
 - iv) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à 100 parts par million; et
 - v) le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de la présente Annexe.

- 2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'Autorité veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b) de la présente règle.

- 3) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 10 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces

- 2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction de la Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté, et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

- 3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

- 4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

- 5) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'aménagement, les installations, les matériaux et l'équipement prescrits par la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de la règle 4, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

- 6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

- 7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION LIEE A L'EXPLOITATION DES NAVIRES

Règle 9

Réglementation des rejets d'hydrocarbures

- 1) Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

- a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe :

visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

4) Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé. Les dispositions de l'alinéa b) de ce même paragraphe ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures ne dépassant pas 15 parts par million.

5) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

Règle 10

Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

1) 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 et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit :

a) 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.

b) 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.).

c) 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.

d) 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°8,5' N., 43°19,6' E.) et Husn Murad (12°40,4' N., 43°30,2' E.).

e) 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.).

2) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale.

b) Pendant qu'ils se trouvent dans une zone spéciale, ces navires conservent à bord la totalité des résidus d'hydrocarbures et des boues ainsi que toutes les eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes, et ne les rejettent que dans des installations de réception.

3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux autre qu'un pétrolier de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million ou encore si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

- i) le navire fait route;
- ii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 100 parts par million; et
- iii) le rejet est effectué aussi loin que possible de la terre et, en aucun cas, à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

b) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

c) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées à l'alinéa a) du présent paragraphe sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

4) Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5) Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

6) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 9 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

7) Installations de réception dans les zones spéciales

- a) Zones de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique
 - i) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une quelconque zone spéciale s'engagent à faire mettre en place le 1er janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.

ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des entrées de voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.

iii) Pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention (si cette date est antérieure au 1^{er} janvier 1977) et le 1^{er} janvier 1977, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe. Toutefois, les Gouvernements des Parties riverains d'une quelconque des zones spéciales visées au présent alinéa peuvent fixer une date antérieure au 1^{er} janvier 1977 mais postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, à partir de laquelle les dispositions de la présente règle relatives aux zones spéciales en question prennent effet;

1) si toutes les installations de réception voulues sont établies à la date ainsi fixée; et

2) sous réserve que les Parties intéressées notifient la date ainsi fixée à l'Organisation six mois au moins à l'avance, pour communication aux autres Parties.

iv) A compter du 1^{er} janvier 1977 ou de la date antérieure fixée conformément à la disposition du point iii) du présent alinéa, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.

b) Zone de la mer Rouge et «zone des golfes»

i) Les Gouvernements des Parties riverains des zones spéciales s'engagent à faire mettre en place, aussitôt que possible, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et les mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.

ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.

iii) Tous les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application des dispositions des alinéas i) et ii) du paragraphe b) de la présente règle. Quand elle a reçu des notifications suffisantes, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle pour la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.

iv) Pendant la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et la date prévue à l'alinéa précédent, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

v) A compter de cette date, les pétroliers chargeant dans des ports des zones spéciales visées au présent alinéa où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle. Toutefois, les pétroliers qui pénètrent dans ces zones spéciales pour y charger s'efforcent dans toute la mesure du possible de n'avoir que du ballast propre à bord.

vi) A compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à la zone spéciale considérée, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.

vii) Au moins les installations de réception prévues à la règle 12 de la présente Annexe doivent être mises en place au 1^{er} janvier 1977 ou dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention si cette date est postérieure.

Règle 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer;

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

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

c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Règle 12*Installations de réception*

1) Sous réserve des dispositions de la règle 10, les Gouvernements des Parties s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les terminaux de chargement d'hydrocarbures, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont à décharger des résidus d'hydrocarbures, d'installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger et adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards anormaux.

2) Les installations de réception visées au paragraphe 1 de la présente règle doivent être mises en place :

- a) dans tous les ports et terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut à bord de pétroliers, lorsque ces derniers ont effectué juste avant leur arrivée un voyage sur lest de 72 heures au plus ou de 1 200 milles marins au plus;
- b) dans tous les ports ou terminaux où plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut sont chargées en moyenne par jour;
- c) dans tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes;

d) dans tous les ports et terminaux qui reçoivent des navires pourvus des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) prévues à la règle 17 de la présente Annexe;

e) dans tous les ports, pour ce qui est des eaux de cale et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe; et

f) dans tous les ports utilisés pour le chargement en vrac, pour ce qui est des résidus d'hydrocarbures provenant des transporteurs mixtes, qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

3) La capacité des installations de réception doit s'établir comme suit :

a) Les terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers effectuant les voyages décrits au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle ne peuvent rejeter conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa a) de la règle 9 de la présente Annexe.

b) Les ports de chargement et terminaux visés au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers chargeant des hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut ne peuvent rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe.

c) Tous les ports avant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir tous les résidus et mélanges d'hydrocarbures restant à bord des navires qui entrent dans lesdits chantiers ou installations.

d) Les installations mises en place dans des ports ou terminaux en vertu du paragraphe 2, alinéa d) de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir tous les résidus conservés à bord, en vertu de la règle 17 de la présente Annexe, par les navires que l'on peut raisonnablement s'attendre à voir faire escale dans ces ports et terminaux.

e) Toutes les installations mises en place dans les ports et terminaux en vertu des dispositions de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir les eaux de cale contenant des hydrocarbures et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

f) Les installations mises en place dans les ports de chargement pour les cargaisons en vrac doivent tenir compte de façon appropriée des problèmes particuliers des transporteurs mixtes.

4) Les installations de réception prescrites aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle doivent être en place un an au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou au 1^{er} janvier 1977 si cette date est postérieure.

5) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations visées à la présente règle.

Règle 13*Pétroliers équipés de citernes à ballast séparé*

1) Tout pétrolier neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux dispositions de la présente règle.

2) La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité sur lest, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à hydrocarbures pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente règle. Dans tous les cas, toutefois, la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment d'un voyage sur ballast, y compris dans la condition correspondant au poids léger et au ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent à chacune des prescriptions suivantes :

a) le tirant d'eau au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération la déformation du navire) n'est pas inférieur à :

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau milieu (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et

c) le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun cas être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

- 3) Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à hydrocarbures sauf lorsque les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à hydrocarbures pour assurer la sécurité du navire. Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et cette opération est inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe.
- 4) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle peut, néanmoins, être considéré comme pétrolier équipé de citernes à ballast séparé à condition que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres, il satisfasse pleinement aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle et que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur inférieure à 150 mètres, les conditions de ballast séparé soient jugées satisfaisantes par l'Autorité.
- b) Dans ce système, on doit prévoir des dispositifs qui permettent de transférer les résidus d'hydrocarbures dans une citerne de décantation ou un ensemble de citernes de décantation de manière que tout effluent rejeté à la mer satisfasse aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.
- c) Les dispositifs de la citerne de décantation ou de l'ensemble de citernes de décantation doivent avoir une capacité suffisante pour pouvoir contenir les résidus engendrés par les eaux de nettoyage des citernes, les résidus d'hydrocarbures et les résidus des eaux de ballast polluées mais leur capacité totale ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de la capacité de transport d'hydrocarbures du navire; toutefois, lorsqu'il existe des citernes à ballast séparé conformément à la règle 13 de la présente Annexe ou lorsqu'il n'existe pas de dispositifs nécessitant l'utilisation d'une quantité d'eau supplémentaire en sus de l'eau de nettoyage, tels que des éjecteurs, l'Autorité peut accepter que cette capacité soit ramenée à 2 pour cent. Les pétroliers neufs de plus de 70 000 tonnes de port en lourd sont munis de deux citernes de décantation au moins.
- d) Les entrées, sorties, chicanes ou déversoirs, s'il en existe, des citernes de décantation doivent être disposés de manière à éviter qu'il n'y ait des remous excessifs et que des hydrocarbures ou émulsions d'hydrocarbures ne soient entraînés avec l'eau.
- 3) a) Un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité doit être installé. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée par l'Organisation*. Le dispositif est muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque le taux instantané de rejet des hydrocarbures dépasse celui qui est autorisé par la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle arrête le rejet et est consigné dans le registre des hydrocarbures. Il est prévu une méthode manuelle de secours qui peut être utilisée lorsqu'un tel défaut de fonctionnement se produit mais le dispositif défectueux doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le pétrolier ne commence son prochain voyage sur lest, à moins qu'il ne se rende dans un port pour réparation. Les pétroliers existants se conformeront à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel et le taux de rejet peut être évalué d'après les caractéristiques des pompes.
- b) Il doit être prévu un détecteur d'interface efficace agréé par l'Autorité qui permette de déterminer rapidement et avec précision l'emplacement de l'interface hydrocarbures/eau dans les citernes de décantation et qui soit utilisable dans les autres citernes où s'effectue la séparation des hydrocarbures et de l'eau et d'où l'effluent doit être rejeté directement à la mer.

* On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

Règle 14

Séparation des hydrocarbures et du ballast

- 1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2 de la présente règle, aucun ballast ne doit être transporté dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide à bord des navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux, autres que les pétroliers, ou à bord des pétroliers neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux.
- 2) Lorsque des conditions exceptionnelles ou la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide obligent à transporter du ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide, ce ballast doit être rejeté dans une installation de réception, ou à la mer conformément aux dispositions de la règle 9 et à l'aide des dispositifs visés au paragraphe 2 de la règle 16 de la présente Annexe et cette opération est inscrite dans le registre des hydrocarbures.
- 3) Tous les autres navires satisfont, dans la mesure du possible et du raisonnable, aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Règle 15

Conservation des hydrocarbures à bord

- 1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 5 et 6 de la présente règle, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux doivent être équipés de dispositifs conformes aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle, à condition que, dans le cas des pétroliers existants, les prescriptions relatives aux systèmes de surveillance continue et de contrôle de rejet des hydrocarbures et aux ensembles de citernes de décantation s'appliquent trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.
- 2) a) Des moyens appropriés doivent être prévus pour nettoyer les citernes à cargaison et transférer les résidus des eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes à cargaison dans une citerne de décantation agréée par l'Autorité. A bord des pétroliers existants, l'une quelconque des citernes à cargaison peut être désignée comme citerne de décantation.

Règle 16

Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et séparateur d'eau et d'hydrocarbures

- 1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux est muni d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures ou d'un système de filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. Un tel navire, transportant de grandes quantités de combustible liquide, se conforme aux dispositions du paragraphe 2 de la présente règle ou du paragraphe 1 de la règle 14.
- 2) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux est muni :
 - a) en plus des dispositifs prévus au paragraphe 1 de la présente règle, d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5 de la présente règle, ou
 - b) à titre de solution de rechange aux dispositifs prévus au paragraphe 1 et au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle, d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle et d'un système de filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.
- 3) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, l'Autorité veille à ce que ces navires soient équipés, dans la mesure du possible, d'installations permettant de conserver à bord les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures ou de les rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe.
- 4) Les navires existants devront se conformer aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.
- 5) Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit être d'un type agréé par l'Autorité. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée par l'Organisation*. Le dispositif de surveillance est muni d'un appareil qui enregistre en permanence la teneur en hydrocarbures en parts par million. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélange d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse celle qui est autorisée par le paragraphe 1, alinéa b) de la règle 9 de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle arrête le rejet et est consignés dans le registre des hydrocarbures. Le dispositif défectueux doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le navire ne reprenne la mer, à moins qu'il ne se rende dans un port de réparation. Les navires existants se conforment à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel.

* On se réfère à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

c) Les instructions relatives à l'exploitation de ce système doivent être conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité. Elles s'appliquent tant à l'exploitation manuelle qu'à l'exploitation automatique et doivent garantir que des hydrocarbures ne seront rejetés à aucun moment, sauf dans les conditions stipulées par la règle 9 de la présente Annexe*.

4) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas à bord des pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, où le contrôle des rejets d'hydrocarbures prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectue par la conservation à bord des hydrocarbures et le rejet ultérieur de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception; on inscrit dans le registre des hydrocarbures la quantité totale des hydrocarbures et de l'eau utilisée pour le nettoyage et renvoyée à une citerne de stockage. Cette quantité totale doit être rejetée dans des installations de réception à moins que des dispositions appropriées ne soient prises pour vérifier que l'effluent rejeté à la mer satisfait aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

5) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle tout pétrolier qui n'effectue que des voyages de 72 heures ou moins et ne s'éloigne pas de plus de 50 milles de la terre la plus proche, sous réserve que le pétrolier ne soit pas tenu de posséder un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) et n'en possède effectivement pas. Il n'est accordé d'exemption qu'à la condition que le pétrolier conserve à bord tous mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception et que l'Autorité se soit assurée que les installations disponibles pour recevoir ces mélanges d'hydrocarbures conviennent.

6) Lorsque, de l'avis de l'Organisation, il est impossible d'obtenir le matériel prescrit à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) vi) de la présente Annexe et spécifié au paragraphe 3, alinéa a) de la présente règle pour la surveillance continue des rejets de produits raffinés légers (hydrocarbures blancs), l'Autorité peut suspendre l'application de cette prescription, à condition que le rejet ne soit autorisé que lorsqu'il est effectué selon des procédures établies par l'Organisation qui satisfassent aux conditions énoncées à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, à l'exception de celle relative à l'utilisation d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures. L'Organisation réexamine la question du matériel disponible au moins tous les 12 mois.

7) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte, le contrôle prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectuant dans ce cas par la conservation des résidus d'asphalte à bord et le rejet ultérieur, dans des installations de réception, de toutes les eaux de nettoyage polluées.

* On se réfère au «Clean Seas Guide for Oil Tankers» (Recueil de règles pour la propreté des mers à l'usage des navires-citernes) publié par la Chambre internationale de la marine marchande et le Oil Companies International Marine Forum.

6) Le séparateur d'eau et d'hydrocarbures ou le système de filtrage doivent être d'un type agréé par l'Autorité et conçus de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le séparateur ou le système de filtrage ait une teneur en hydrocarbures qui ne dépasse pas 100 parts par million. Lors de l'examen des caractéristiques du système, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation *.

7) Le système de filtrage visé au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doit être d'un type agréé par l'Autorité et conçu de façon à recevoir les rejets du séparateur et à produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 parts par million. Il est muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée.

Règle 17

Citermes à résidus d'hydrocarbures (boues)

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type des machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe, tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible et des huiles de graissage et que les fuites d'hydrocarbures dans les compartiments des machines.

2) A bord des navires neufs, ces citernes doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et le rejet des résidus dans les installations de réception. Les navires existants doivent se conformer à la présente disposition dans la mesure du possible et du raisonnable.

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

1) A bord de tout pétrolier, un collecteur de rejet pouvant être relié aux installations de réception pour le rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures doit aboutir au pont découvert sur les deux bords du navire.

2) A bord de tout pétrolier, les tuyautages qui permettent d'effectuer les rejets d'effluent à la mer autorisés par la règle 9 de la présente Annexe doivent aboutir au pont découvert ou au bordé du navire au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal. On peut accepter que les tuyautages soient disposés différemment pour permettre les rejets dans les conditions autorisées aux alinéas a) et b) du paragraphe 4 de la présente règle.

3) A bord de tout pétrolier neuf, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre le rejet d'effluent à la mer à partir d'un endroit situé sur le pont supérieur ou au-dessus et d'où l'on puisse exercer une surveillance visuelle sur le collecteur visé au paragraphe 1 de la présente règle, lorsqu'il est en service, et sur l'effluent lorsqu'il est rejeté par les tuyautages visés au paragraphe 2 de la

* On se référera à la « Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures » adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

présente règle. Il n'y a pas lieu d'avoir une commande permettant d'interrompre le rejet à l'endroit d'où l'on exerce cette surveillance s'il existe un système efficace et fiable de communication tel qu'un système de communication par téléphone ou radio entre l'endroit d'où s'exerce la surveillance et l'emplacement de la commande des rejets.

4) Tous les rejets s'effectuent au-dessus de la flottaison sous réserve des exceptions ci-après :

a) les rejets de ballast propre et de ballast séparé peuvent s'effectuer sous la flottaison dans les ports ou les installations terminales au large ;

b) les navires existants qui ne peuvent, sans subir de modification, rejeter du ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent le rejeter au-dessous de la flottaison, à condition qu'un examen de la citerne effectué immédiatement avant le rejet n'ait révélé aucune présence d'hydrocarbures.

Règle 19

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages du navire destinés au rejet de résidus provenant des cales de la tranche des machines, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles figurant dans le tableau suivant :

DIMENSIONS NORMALISEES DES BRIDES DES RACCORDS DE JONCTION
DES TUYAUX DE REJET

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	215 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur de tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	183 mm
Fentes dans la bride	6 trous de 22 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 22 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Epaisseur de la bride	20 mm
Boulons et écrous : quantité, diamètre	6 de chaque, de 20 mm de diamètre et de longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 125 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane et munie d'un joint en matériau étanche aux hydrocarbures; la bride et le joint doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm ² .	

Règle 20

Registre des hydrocarbures

1) Il est tenu pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et pour tous les navires, autres que les pétroliers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux un registre des hydrocarbures, qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire, sous la forme prévue à l'appendice III de la présente Annexe.

2) Des mentions sont portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il est procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) Pétroliers

- i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- ii) transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage;
- iii) ouverture ou fermeture, avant et après les opérations de chargement et de déchargement, des vannes ou de tout dispositif analogue reliant entre elles les citernes à cargaison;

iv) ouverture ou fermeture des moyens de communication entre les tuyautages à cargaison et les tuyautages de ballast d'eau de mer;

v) ouverture ou fermeture des vannes installées sur le bordé du navire avant, pendant et après les opérations de chargement et de déchargement;

vi) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;

vii) ballastage des citernes à cargaison;

viii) nettoyage des citernes à cargaison;

ix) rejet des eaux de ballast à l'exception de celles provenant de citernes à ballast séparé;

x) rejet des eaux des citernes de décantation;

xi) élimination des résidus;

xii) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

b) Autres navires

i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible ou des espaces à cargaison destinés aux hydrocarbures;

ii) rejet des eaux de ballast ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i) dans le présent alinéa;

iii) élimination des résidus;

iv) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

3) En cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de la règle 11 de la présente Annexe, ou en cas de déversement accidentel ou d'autre déversement exceptionnel qui fait l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre des hydrocarbures.

4) Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus est intégralement et dès que possible consignée dans le registre des hydrocarbures, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque section du registre est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question, et contresignée par le capitaine du navire. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

5) Le registre des hydrocarbures est conservé dans un endroit où il est aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

6) L'autorité compétente d'un Gouvernement d'une Partie à la Convention peut examiner le registre des hydrocarbures à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. L'inspection du registre des hydrocarbures et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

Règle 21

Dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes

Les plates-formes de forage fixes ou flottantes lorsqu'elles explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans et les autres plates-formes se conformant aux dispositions de la présente Annexe qui sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, sous réserve :

a) qu'elles soient équipées, dans toute la mesure du possible, des installations requises par les règles 16 et 17 de la présente Annexe, et

b) qu'elles consignent, sous une forme agréée par l'Autorité, toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

CHAPITRE III

PRESCRIPTIONS VISANT A REDUIRE LA POLLUTION DUE AUX HYDROCARBURES DEVERSES PAR LES PETROLIERS EN CAS D'AVARIE DE BORDE OU DE FOND

Règle 22

Hypothèses relatives aux avaries

1) Pour calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures des pétroliers, on s'est fondé sur les trois dimensions d'une brèche en forme de parallépipède dans le bordé ou le fond du navire. Dans le dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du pétrolier.

a) Avarie de bordé

i) Longueur (ℓ_c)

: $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ ou 14,5 mètres
si cette dimension est inférieure

ii) Profondeur (t_c)

: $\frac{B}{5}$ ou 11,5 mètres
si cette dimension est inférieure

(mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné)

iii) Hauteur (v_c)

: à partir de la ligne de référence sans limite supérieure

b) Avarie de fond

Sur une longueur de 0,3 L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire

Sur toute autre partie du navire

i) Longueur (ℓ_s) : $\frac{L}{10}$

$\frac{L}{10}$ ou

5 mètres si cette dimension est inférieure

ii) Profondeur (t_s) : $\frac{B}{6}$ ou 10 mètres

5 mètres

en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimension puisse être inférieure à 5 mètres

iii) Hauteur (v_s)

: $\frac{B}{15}$ ou 6 mètres

à partir de la ligne de référence si cette dimension est inférieure

2) Partout où les symboles utilisés dans la présente règle figurent dans le présent chapitre, ils ont le sens défini dans la présente règle.

Règle 23

Fuites hypothétiques d'hydrocarbures

1) Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues aux avaries de bordé (O_c) ou de fond (O_s) sont calculées à l'aide des formules suivantes pour les compartiments endommagés à la suite d'une avarie survenue en un point quelconque de la longueur du navire, dans la mesure définie à la règle 22 de la présente Annexe.

a) Avaries de bordé :

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

b) Avaries de fond :

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

Dans ces formules :

W_i = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, W_i peut être pris égal à zéro,

C_i = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, C_i peut être pris égal à zéro,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ lorsque b_i est égal ou supérieur à t_c , K_i doit être pris égal à zéro,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ lorsque h_i est égal ou supérieur à v_s , Z_i doit être pris égal à zéro,

b_i = largeur en mètres de la citerne latérale considérée, mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné,

h_i = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, h_i doit être pris égal à zéro.

Partout où des symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans le présent chapitre, ils ont le sens défini dans le présent paragraphe.

2) Si un espace vide ou une citerne à ballast séparé dont la longueur est inférieure à la longueur ℓ_c définie à la règle 22 de la présente Annexe se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur O_c de la formule (I) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

Dans cette formule :

ℓ_i = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne à ballast séparé considérée.

3) a) Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de doubles fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus contiennent une cargaison.

b) Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (II) le volume des citernes situées au-dessus de l'avarie de fond, même si l'on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

c) Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de h_i lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont un creux minimal, par rapport à la citerne, en tout cas inférieur à la moitié de celui des doubles fonds. Si le creux d'un puisard est supérieur à la moitié de celui des doubles fonds, h_i doit être pris égal au creux des doubles fonds moins celui du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de vannes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire. Ces vannes doivent être fermées en permanence, à la mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

4) Lorsque l'avarie de fond atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur de O_s peut être calculée d'après la formule suivante :

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5) Une Autorité peut considérer comme étant de nature à limiter les fuites d'hydrocarbures en cas d'avarie de fond la présence à bord d'un dispositif de transfert de la cargaison ayant, en cas d'urgence, une forte puissance d'aspiration

dans chaque citerne à cargaison, qui permette de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes à ballast séparé ou vers les citernes à cargaison partiellement remplies, si on peut s'assurer que ces dernières ont une capacité disponible suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, l'Autorité ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de O_s d'après la formule (III). Les tuyautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche dans le fond v_s . L'Autorité doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres Parties à la Convention.

Règle 24

Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux dispositions de la présente règle. Tout pétrolier existant sera tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle, dans un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes :

a) pétroliers dont la livraison est postérieure au 1er janvier 1977;

b) pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes :

- i) la livraison n'est pas postérieure au 1er janvier 1977; et
- ii) la commande est postérieure au 1er janvier 1974 ou, s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1974 ou le pétrolier n'atteint un stade équivalent de construction qu'après cette date.

2) Les dimensions et la disposition des citernes des navires-citernes doivent être telles que les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c ou O_s calculées ainsi qu'il est prescrit à la règle 23 de la présente Annexe ne dépassent en aucun point de la longueur du navire 30 000 mètres cubes ou $400 \frac{3}{100} W$, si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40 000 mètres cubes.

3) Le volume d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser, à bord d'un pétrolier, soixante-quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 2 de la présente règle pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 50 000 mètres cubes. Toutefois, à bord des pétroliers équipés de citernes à ballast séparé tels qu'ils sont définis à la règle 13 de la présente Annexe, le volume admissible d'une citerne latérale installée entre deux citernes à ballast séparé d'une longueur supérieure à ℓ_c peut être augmenté jusqu'à la limite maximale prévue pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures, à condition que la largeur de la citerne latérale soit supérieure à t_c .

Règle 25

Compartimentage et stabilité

- 1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux critères de compartimentage et de stabilité spécifiés au paragraphe 3 de la présente règle après avoir subi l'avarie hypothétique de bordé ou de fond définie au paragraphe 2 de la présente règle, quel que soit le tirant d'eau en service dans les conditions réelles de chargement partiel ou total compatibles avec l'assiette et la résistance du navire, et avec la densité de la cargaison. Cette avarie doit s'appliquer comme suit à tous les points possibles de la longueur du navire :
 - a) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur du navire ;
 - b) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 150 mètres mais ne dépassant pas 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur à condition, toutefois, que cette avarie ne s'étende pas à une cloison avant ou arrière limitant un compartiment de machines situé à l'arrière. La tranche des machines doit être considérée comme un seul compartiment envahissable ;
 - c) pour les pétroliers d'une longueur ne dépassant pas 150 mètres, à n'importe quel point de la longueur situé entre des cloisons transversales contiguës, à l'exception de la tranche des machines. Pour les pétroliers d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres, s'il est impossible d'appliquer toutes les prescriptions du paragraphe 3 de la présente règle sans porter atteinte matériellement aux caractéristiques d'exploitation du navire, les Autorités peuvent autoriser les dérogations à ces prescriptions.

Il n'est pas tenu compte des états de ballast lorsque le pétrolier ne transporte pas d'hydrocarbures dans ses citernes à cargaison, à l'exclusion de tous résidus d'hydrocarbures.

- 2) Les dispositions suivantes sont applicables en ce qui concerne l'étendue et la nature de la brèche hypothétique :

a) les dimensions de la brèche ouverte dans le bordé ou le fond sont celles spécifiées à la règle 22 de la présente Annexe, à ceci près que la longueur de l'avarie de fond située à moins de 0,3 L à partir de la perpendiculaire avant du navire est la même que celle de l'avarie de bordé spécifiée à la règle 22, paragraphe 1, alinéa a) i) de la présente Annexe. Si une brèche de dimensions inférieures entraîne une situation plus grave, on prend ces dimensions pour hypothèse ;

b) dans le cas d'une avarie s'étendant à des cloisons transversales conformément aux cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de la présente règle, la distance qui sépare les cloisons transversales étanches doit être au moins égale à la longueur hypothétique de la brèche indiquée à l'alinéa a) du présent paragraphe pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque cette distance est inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs des cloisons endommagées ayant la longueur susvisée n'existent pas aux fins des calculs visant à identifier les compartiments envahis ;

- 4) La longueur de chaque citerne à cargaison ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes, si ces valeurs sont supérieures :

a) s'il n'existe pas de cloison longitudinale :

0,1 L

b) lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire :

0,15 L

c) lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales :

i) pour les citernes latérales :

0,2 L

ii) pour les citernes centrales :

1) si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à $\frac{1}{5}$:

0,2 L

2) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à $\frac{1}{5}$:

– lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale :

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

– lorsqu'il existe une cloison axiale :

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- 5) Afin de ne pas dépasser les limites de volume fixées par les paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle et quel que soit le type agréé du système de transfert de la cargaison qui a été installé, lorsque ce système relie entre elles un nombre de citernes égal ou supérieur à deux, des vannes ou d'autres dispositifs analogues de fermeture doivent séparer les citernes les unes des autres. Ces vannes et dispositifs doivent être fermés lorsque le pétrolier est en mer.

- 6) Les tuyautages qui traversent les citernes à cargaison et sont situés à moins de t_c du bordé du navire ou à moins de v_c du fond du navire doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture analogues à l'endroit où ils débouchent dans une quelconque citerne à cargaison. Ces vannes doivent être fermées en permanence, à la mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes, dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

a) il est tenu compte de toute citerne vide ou partiellement remplie ainsi que de la densité des cargaisons transportées et des fuites de liquides provenant de compartiments endommagés;

b) on adopte les perméabilités suivantes :

<i>Espaces</i>	<i>Perméabilité</i>
Destinés aux provisions de bord	0,60
Occupés par des locaux habités	0,95
Occupés par des machines	0,85
Vides	0,95
Destinés aux liquides consommables	0 ou 0,95*
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95**

* Choisir la perméabilité qui conduit aux prescriptions les plus sévères.

** La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être fonction de la quantité de liquides transportés;

c) il n'est pas tenu compte de la flottabilité des superstructures situées directement au-dessus de l'avarie de bord. Les parties non envahies des superstructures situées hors des limites de l'avarie peuvent, toutefois, être prises en considération à condition qu'elles soient séparées de l'espace endommagé par des cloisons étanches et qu'elles satisfassent aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 3 de la présente règle. Les portes étanches montées sur gonds sont admises dans les cloisons étanches des superstructures;

d) l'effet des carènes liquides à un angle d'inclinaison de 5 degrés doit être calculé pour chaque compartiment. L'Autorité peut exiger ou permettre que l'angle d'inclinaison retenu pour le calcul des corrections pour carènes liquides soit supérieur à 5 degrés dans le cas de citernes partiellement remplies;

e) pour le calcul des corrections à apporter en vue de tenir compte de l'effet des carènes liquides des liquides consommables, on suppose que, pour chaque type de liquide, au moins deux citernes situées côte à côte dans le sens transversal ou une citerne axiale unique présentent une carène liquide et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes où l'effet des carènes liquides est le plus important.

5) On doit fournir au capitaine de chaque pétrolier et à la personne responsable d'un pétrolier sans propulsion autonome auxquels s'appliquent les dispositions de la présente Annexe les renseignements suivants présentés sous une forme appropriée :

a) des instructions sur le chargement et la réparation des cargaisons à transporter permettant de satisfaire aux dispositions de la présente règle;

b) des renseignements sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans la présente règle et notamment sur l'incidence des dérogations qui auront pu être accordées en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle.

c) dans le cas d'une brèche située entre deux cloisons transversales étanches contiguës, tel que celui prévu à l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle, on suppose qu'aucune cloison transversale principale ni aucune cloison transversale limitant une citerne latérale ou une citerne de doubles fonds ne sont endommagées sauf :

i) si la distance qui sépare les cloisons contiguës est inférieure à la longueur hypothétique de la brèche mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, ou

ii) si une cloison transversale présente une niche ou une baïonnette d'une longueur supérieure à 3,05 mètres situées à l'intérieur des limites de la profondeur hypothétique de la brèche; la niche formée par la cloison de coqueron arrière et le toit du coqueron arrière n'est pas considérée comme telle aux fins de la présente règle;

d) si des tuyautages, conduits ou tunnels sont situés à l'intérieur des limites hypothétiques de la brèche, des dispositions doivent être prises pour éviter que l'envahissement progressif ne s'étende par l'intermédiaire de ces tuyautages, conduits ou tunnels à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie.

3) On peut considérer qu'un pétrolier répond aux critères de survie après avarie s'il est satisfait aux conditions suivantes :

a) la flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du bord inférieur de toute ouverture pouvant permettre un envahissement progressif. Parmi ces ouvertures, on doit comprendre les tuyaux de dégagement d'air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes ou de panneaux d'écoute étanches aux intempéries. On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de bouchons de trous d'hommes et de bouchons à plat pont étanches, de petits panneaux d'écoute de citernes à cargaison étanches, de portes à glissière étanches commandées à distance et de hublots de type fixe;

b) au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison dû à l'envahissement dissymétrique ne doit pas dépasser 25 degrés. Toutefois, cet angle peut atteindre 30 degrés si le livet du pont n'est pas immergé;

c) la stabilité au stade final de l'envahissement doit être calculée et peut être considérée comme satisfaisante si l'arc de la courbe du bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement est égal à 0,1 mètre au moins. L'Autorité doit tenir compte du risque que peut constituer l'immersion momentanée des ouvertures protégées ou non protégées lorsque l'angle d'inclinaison du navire se situe dans les limites de stabilité résiduelle;

d) l'Autorité doit s'assurer que la stabilité du navire aux stades intermédiaires d'envahissement est suffisante.

4) On doit vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle par des calculs tenant compte des caractéristiques de base du navire, de la disposition, de la configuration et du contenu probable des compartiments endommagés ainsi que de la répartition, de la densité et de l'effet des carènes liquides des liquides transportés. Ces calculs se fondent sur les hypothèses suivantes :

Appendice I	
LISTE D'HYDROCARBURES*	
Asphalte (bitume)	
Bases pour mélanges	
Asphalte pour étanchéité	
Bitume direct	
Hydrocarbures	
Huile clarifiée	
Pétrole brut	
Mélanges contenant du pétrole brut	
Gas oil moteur	
Fuel Oil No 4	} Suivant spécifications américaines
Fuel Oil No 5	
Fuel Oil No 6	
Fuel léger	} Suivant spécifications françaises
Fuel lourd No 1	
Fuel lourd No 2	
Fuel direct	
Bitume routier	
Huile pour transformateur	
Produits à caractère aromatique (à l'exclusion des huiles végétales)	
Huile de graissage et huiles de base	
Huile minérale	
Huile moteur	
Huile d'imprégnation	
Huile à broches (spindle)	
Huile turbine	
Gas oils atmosphériques	
Directs	
Séparation flash	

Distillats paraffineux	
Gas oil de craquage	
Bases pour carburants	
Alkylats pour carburants	
Réformats	
Polymère pour essence	
Essences	
Condensats	
Carburant auto	
Essence aviation	
Fuel Oil No.1 (Kerosine)	} Suivant spécifications américaines
Fuel Oil No.1-D	
Fuel Oil No 2	
Fuel Oil No 2-D	
Pétrole lampant	} Suivant spécifications françaises
Pétrole lampant désodorisé	
Fuel domestique	
Fuel domestique désodorisé	
Carburéacteurs	
JP-1 (Kerosine)	} Suivant spécifications américaines
JP-3	
JP-4	
JP-5 (Kerosine, Heavy)	
Turbo fuel	
Pétrole	
Essence minérale (White Spirit)	
Naphta	
Solvant léger	
Solvant lourd	
Coupe étroite	

* La liste ci-dessus ne doit pas nécessairement être considérée comme exhaustive.

Appendice II

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES (1973)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la
prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par
(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation autorisée
en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la
prévention de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type du navire :

Pétrolier, y compris les transporteurs mixtes*

Transporteur d'asphalte*

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison tombant sous le
coup du paragraphe 2 de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention*

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus*

Navire neuf/existant*

Date du contrat de construction ou de transformation importante :
.....

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avan-
cement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé :
.....

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée :
.....

* Rayer la mention inutile.

PARTIES A – TOUS NAVIRES

Le navire est équipé :

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux :

a) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures*
(susceptible de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à
100 parts par million) ou

b) d'un système de filtrage des hydrocarbures* (susceptible de produire un
effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million)

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

c) d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydro-
carbures* (complémentaire de a) ou de b) ci-dessus) ou

d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et
d'un système de filtrage des hydrocarbures* (susceptibles de produire un
effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de
a) ou de b) ci-dessus

Détail des exemptions accordées au navire dans le cadre du paragraphe 2 et de
l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'Annexe I de la présente Convention :

.....
.....
.....

Observations :

* Rayer la mention inutile.

PARTIE B – PETROLIER^{1, 2}

Port en lourd tonnes métriques. Longueur du navire mètres.

Il est certifié que le navire :

- a) est tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention, et qu'il satisfait à ces dispositions,³
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention,³
- c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention mais qu'il satisfait à ces dispositions.³

La capacité des citernes à ballast séparé est de mètres cubes et correspond aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I de la Convention.

Le ballast séparé est réparti comme suit :

Citerne	Quantité	Citerne	Quantité

1 Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes et les transporteurs d'asphalte, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

2 La présente page n'a pas à figurer sur les Certificats délivrés aux navires autres que ceux énumérés dans la note 1.

3 Rayer la mention inutile.

IL EST CERTIFIE

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de la Convention.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites intermédiaires prévues à intervalles de

Délivré à (lieu de délivrance du Certificat)
le 19.. (signature du fonctionnaire dûment autorisé délivrant le Certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le Certificat)

Clause applicable aux navires existants⁴

Il est certifié que l'équipement de ce navire est conforme aux prescriptions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention.

Signé (signature du fonctionnaire dûment autorisé)
Lieu de certification
Date de certification
(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

⁴ Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.

Visites intermédiaires

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes du paragraphe 2 de la règle 8 de l'Annexe I de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Appendice III
MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES /

REGISTRE DES HYDROCARBURES

I – PETROLIERS¹

Nom du navire

Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes

Voyage du (date) au (date)

a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Date et lieu de chargement			
2. Nature des hydrocarbures embarqués			
3. Identification de la (des) citerne(s) remplie(s)			
4. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du chargement ²			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du chargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date Officier responsable

Capitaine

¹ Les pétroliers, et notamment les transporteurs mixtes et les transporteurs d'asphalte, devraient remplir cette partie; les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes, devraient remplir les rubriques qui leur sont applicables. Il n'est pas nécessaire de reproduire cette partie sur le registre des hydrocarbures délivré aux navires autres que ceux visés ci-dessus.

² Les vannes et dispositifs analogues appropriés sont ceux qui sont énumérés aux règles 20 2) a) iii), 23 et 24 de l'Annexe I de la Convention.

b) Transfert interne de la cargaison d'hydrocarbures au cours du voyage

5. Date du transfert interne			
6. Identification de la (des) citerne(s)	i	de	
	ii	à	
7. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à 6 i)?			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du transfert interne de la cargaison d'hydrocarbures.

Date Officier responsable
Capitaine

c) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

8. Date et lieu du déchargement			
9. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s)			
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?			
11. Ouverture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages avant le déchargement de la cargaison ²			
12. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du déchargement ²			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du déchargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date Officier responsable
Capitaine

d) Ballastage des citernes à cargaison

13. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)			
14. Date et position du navire au moment du ballastage			
15. Si les vannes reliant les tuyautages à cargaison et les tuyautages à ballast séparé ont été utilisées, indiquer la date, l'heure et la position du navire au moment où les vannes ont été a) ouvertes et b) fermées			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du ballastage.

Date Officier responsable
Capitaine

e) Nettoyage des citernes à cargaison

16. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)			
17. Date et durée du nettoyage			
18. Méthodes de nettoyage ³			

Date Officier responsable
Capitaine

³ Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique et/ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

f) Rejet des eaux de ballast polluées

19. Identification de la (des) citerne(s)			
20. Date et position du navire au début du rejet à la mer			
21. Date et position du navire à la fin du rejet à la mer			
22. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
23. Quantité rejetée à la mer			
24. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation (identification de la (des) citerne(s) de décantation)			
25. Date et port où a été effectué le rejet dans des installations à terre (le cas échéant)			
26. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
27. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
28. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date

Officier responsable.....

Capitaine

g) Rejet de l'eau de la citerne de décantation

29. Identification de la (des) citerne(s) de décantation			
30. Durée de la décantation depuis la dernière admission de résidus, ou			
31. Durée de la décantation depuis le dernier rejet			
32. Date, heure et position du navire au début du rejet			
33. Evaluation par sondage du volume total du mélange au début du rejet			
34. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures au début du rejet			
35. Volume rejeté et taux du rejet			
36. Quantité rejetée et taux du rejet			
37. Date, heure et position du navire à la fin du rejet			
38. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
39. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures à la fin du rejet			
40. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
41. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
42. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date

Officier responsable.....

Capitaine

h) Elimination des résidus

43. Identification de la (des) citerne(s)			
44. Quantité éliminée de chaque citerne			
45. Mode d'élimination : a) installations de réception b) mélange avec la cargaison c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s)) d) autre méthode (préciser)			
46. Date et port d'élimination des résidus			

Date Officier responsable
Capitaine

i) Rejet des eaux de ballast propres contenues dans les citernes à cargaison

47. Date et position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres			
48. Identification de la (des) citerne(s) à partir de laquelle (desquelles) s'effectue le rejet			
49. La (les) citerne(s) était(en)-elle(s) vide(s) à la fin du rejet?			
50. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée sous 47			
51. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
52. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
53. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date Officier responsable
Capitaine

j) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port⁴

54. Port			
55. Durée du séjour			
56. Quantité éliminée			
57. Date et lieu de l'élimination			
58. Mode d'élimination (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

Date Officier responsable
Capitaine

k) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

59. Date et heure			
60. Lieu ou position du navire au moment de l'événement			
61. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
62. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date Officier responsable
Capitaine

⁴ Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours « Rejet automatique » des eaux de cale à travers un séparateur ».

l) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt, ainsi que la date et l'heure de la remise en service; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue

.....
Date Officier responsable
Capitaine

m) Autres méthodes appliquées et observations générales
.....
.....
.....

Pour les pétroliers de jauge brute inférieure à 150 tonneaux exploités conformément aux dispositions de la règle 15, paragraphe 4, de l'Annexe I de la Convention, l'Autorité devrait mettre au point un registre des hydrocarbures approprié.

Pour les transporteurs d'asphalte, l'Autorité peut mettre au point un registre des hydrocarbures distinct en utilisant les sections a), b), c), e), h), j), k) et m) du présent modèle de registre des hydrocarbures.

II – NAVIRES AUTRES QUE LES PETROLIERS

Nom du navire
Opérations effectuées du (date) au (date)

a) Ballastage ou nettoyage des citernes à combustible liquide

1. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)			
2. Indiquer si les citernes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés			
3. Date et position du navire au début du nettoyage			
4. Date et position du navire au début du ballastage			

DateOfficier responsable
Capitaine

b) Rejet des eaux de ballast ou de nettoyage polluées des citernes mentionnées à l'alinéa a)

5. Identification de la (des) citerne(s)			
6. Date et position du navire au début du rejet			
7. Date et position du navire à la fin du rejet			
8. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
9. Méthode de rejet (préciser si le rejet a été effectué dans une installation de réception ou par un dispositif installé à bord)			
10. Quantité rejetée			

Date Officier responsable
Capitaine

c) Elimination des résidus

11. Quantité de résidus conservés à bord			
12. Mode d'élimination des résidus : a) installations de réception b) mélange avec le combustible suivant c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s)) d) autre méthode (préciser)			
13. Date et port d'élimination des résidus			

Date Officier responsable
Capitaine

d) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port⁵

14. Port			
15. Durée du séjour			
16. Quantité rejetée			
17. Date et lieu du rejet			
18. Méthode de rejet : a) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures b) par un système de filtrage des hydrocarbures c) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures et un système de filtrage des hydrocarbures d) dans une installation de réception			

Date Officier responsable
Capitaine

⁵ Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours « Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur ».

e) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

19. Date et heure			
20. Lieu ou position du navire			
21. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
22. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date Officier responsable
Capitaine

f) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt ainsi que la date et l'heure de la remise en marche; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue.

Date Officier responsable
Capitaine

g) Navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux
Du ballast pollué a-t-il été transporté dans les citernes à combustible liquide?

Oui/Non

Dans l'affirmative, préciser quelles sont les citernes qui ont reçu ce ballast et le mode de rejet du ballast pollué

.....

Date Officier responsable
Capitaine

h) Autres méthodes appliquées et observations générales

.....

Date Officier responsable
Capitaine

ANNEXE II

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTÉES EN VRAC

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1) «Navire-citerne pour produits chimiques» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue du transport en vrac de cargaisons de substances liquides nocives et comprend les pétroliers tels qu'ils sont définis à l'Annexe I de la présente Convention lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle de substances liquides nocives en vrac.
- 2) «Ballast propre» désigne le ballast contenu dans une citerne qui, depuis la dernière fois qu'elle a transporté une cargaison contenant une substance de la catégorie A, B, C ou D, a été soigneusement nettoyée et dont les résidus ont été rejetés, la citerne elle-même ayant été vidée conformément aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.
- 3) «Ballast séparé» désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne réservée en permanence au transport de ballast ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que des hydrocarbures ou des substances liquides nocives au sens des diverses définitions données dans les Annexes de la présente Convention et complètement isolée des circuits de la cargaison et du combustible liquide.
- 4) «Terre la plus proche» s'entend au sens de la règle 1, paragraphe 9 de l'Annexe I de la présente Convention.
- 5) «Substance liquide» désigne toute substance dont la tension de vapeur ne dépasse pas $2,8 \text{ kg/cm}^2$ à une température de $37,8^\circ\text{C}$.
- 6) «Substance liquide nocive» désigne toute substance indiquée à l'appendice II de la présente Annexe ou classée à titre provisoire, en application des dispositions du paragraphe 4 de la règle 3, dans la catégorie A, B, C ou D.
- 7) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues liées 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 substances liquides nocives.

Les zones spéciales sont :

- a) la zone de la mer Baltique et
- b) la zone de la mer Noire.
- 8) Par «zone de la mer Baltique», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa b) de l'Annexe I de la présente Convention.
- 9) Par «zone de la mer Noire», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la présente Convention.

Règle 2

Champ d'application

- 1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances liquides nocives en vrac.
- 2) Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe I de la présente Convention est transportée dans une citerne d'un navire-citerne pour produits chimiques, les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la présente Convention s'appliquent également.
- 3) Les dispositions de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent qu'aux navires transportant des substances qui, pour les besoins du contrôle des rejets, appartiennent aux catégories A, B et C.

Règle 3

Classement en catégories et liste des substances liquides nocives

- 1) Aux fins des règles de la présente Annexe, à l'exception de la règle 13, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit :
 - a) Catégorie A – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de débarrassage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution.
 - b) Catégorie B – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de débarrassage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution.
 - c) Catégorie C – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de débarrassage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières.
 - d) Catégorie D – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de débarrassage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.
- 2) Les directives à suivre pour classer les substances liquides nocives en catégories sont exposées à l'appendice I de la présente Annexe.

3) La liste des substances liquides nocives, transportées en vrac et actuellement classées en catégories, qui sont soumises aux dispositions de la présente Annexe figure à l'appendice II de la présente Annexe.

4) Lorsqu'il est envisagé de transporter en vrac une substance liquide qui n'est pas classée dans une catégorie définie au paragraphe 1 de la présente règle ou qui n'a pas été évaluée de la manière indiquée à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, les Parties à la Convention intéressées par le transport envisagé se concertent pour classer la substance à titre provisoire aux fins dudit transport, en se fondant sur les directives mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle. En attendant que les gouvernements intéressés soient parvenus à un accord à ce sujet, le transport s'effectue dans les conditions les plus rigoureuses proposées. L'Autorité intéressée avertit l'Organisation dès que possible, et en tout cas quatre-vingt-dix jours au plus après la date à laquelle la substance a été transportée pour la première fois, en lui communiquant des renseignements relatifs à la substance et à l'évaluation faite à titre provisoire, aux fins de diffusion immédiate à toutes les Parties pour information et examen. Les Gouvernements des Parties disposent d'une période de quatre-vingt-dix jours pour communiquer leurs observations à l'Organisation, en vue du classement de la substance.

Règle 4

Autres substances liquides

1) Les substances dont la liste figure à l'appendice III de la présente Annexe ont fait l'objet d'une évaluation qui a permis de conclure qu'elles n'entrent pas dans les catégories A, B, C et D définies à la règle 3, paragraphe 1 de la présente Annexe, car on estime actuellement qu'elles ne présentent pas de risque pour la santé de l'homme, les ressources marines, l'agrément des sites ou autres utilisations légitimes de la mer si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de débarrassage.

2) Le rejet d'eaux de cale, d'eaux de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant exclusivement des substances énumérées à l'appendice III de la présente Annexe n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

3) Le rejet à la mer de ballast propre ou de ballast séparé n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

Règle 5

Rejet de substances liquides nocives

Rejet de substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales et rejet de substances de la catégorie D dans toutes les zones

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

1) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne III de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

2) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

3) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 3 mètres cubes ou 1/1 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

4) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie D définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa d) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle, suivant le cas.

6) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

7) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles

substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les Etats riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne IV de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

8) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) la citerne a été nettoyée après déchargement au moyen d'un volume d'eau au moins égal à 0,5 pour cent du volume total de la citerne et les résidus ainsi obtenus ont été rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide;

b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

9) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies.

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement;

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet; et

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

c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'Autorité, ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place des installations de réception suivantes destinées à répondre aux besoins des navires utilisant leurs ports, leurs terminaux ou leurs ports de réparation :

a) les ports et les terminaux de chargement et de déchargement des cargaisons doivent disposer d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives que les navires auraient encore à éliminer en application des dispositions de la présente Annexe; et

b) les ports de réparation des navires qui effectuent la réparation de navires-citernes pour produits chimiques doivent avoir des installations capables de recevoir les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives.

2) Les Gouvernements des Parties déterminent la nature des installations prévues en application du paragraphe 1 de la présente règle dans chaque port de chargement et de déchargement, dans chaque terminal et dans chaque port de réparation situés sur leurs territoires et en informent l'Organisation.

3) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations prévues en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Règle 8

Mesures de contrôle

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention désignent ou agréent des inspecteurs pour assurer la mise en oeuvre de la présente règle.

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée à la mer de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle, suivant le cas.

11) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

12) Les dispositions de la présente règle n'empêchent pas les navires de conserver à bord les résidus d'une cargaison de la catégorie B ou C et de les rejeter, hors d'une zone spéciale, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3, respectivement, de la présente règle.

13) a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains de toute zone spéciale fixent, d'un commun accord, la date à laquelle les dispositions de la règle 7, paragraphe 1 de la présente Annexe seront satisfaites, cette date constituant la date d'entrée en vigueur des dispositions des paragraphes 7, 8, 9 et 10 de la présente règle en ce qui concerne la zone en question. Ils la communiquent à l'Organisation au moins six mois à l'avance. L'Organisation notifie alors la date ainsi fixée à toutes les Parties.

b) Si la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention est antérieure à la date fixée en application de l'alinéa a) du présent paragraphe, les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle sont appliquées pendant la période intérimaire.

Règle 6

Exceptions

La règle 5 de la présente Annexe ne s'applique pas :

a) au rejet à la mer des substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;

Substances de la catégorie A dans toutes les zones

2) a) Quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

b) Jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage et de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison.

3) Si la citerne doit être lavée :

a) l'effluent résultant de l'opération de lavage est rejeté du navire dans une installation de réception, du moins jusqu'à ce que la concentration de la substance dans le rejet, telle que l'indique l'analyse des échantillons de l'effluent prélevés par l'inspecteur, tombe au niveau de la concentration résiduelle stipulée pour cette substance dans l'appendice II de la présente Annexe. Quand la concentration résiduelle requise a été atteinte, les produits restants de lavage de citernes continuent à être rejetés dans l'installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison et certifiées par l'inspecteur;

b) lorsqu'on a dilué le résidu qui subsiste dans la citerne dans un volume d'eau représentant au moins 5 pour cent de la capacité de la citerne, ce mélange peut être rejeté à la mer conformément aux dispositions des alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 ou des alinéas a), b) et c) du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe, suivant le cas. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison.

4) Lorsque le Gouvernement de la Partie réceptonnaire s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer un retard anormal au navire, cette Partie peut accepter une autre procédure à titre d'équivalent à la procédure de l'alinéa a) du paragraphe 3 à condition :

a) que l'Autorité ait approuvé la méthode de prénettoyage de cette citerne pour la substance en question conformément aux normes définies par l'Organisation et que la Partie estime que cette méthode permet de satisfaire aux dispositions pertinentes du paragraphe 1 ou du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe en ce qui concerne l'obtention des concentrations résiduelles requises;

b) qu'un inspecteur dûment agréé par la Partie certifie dans le registre de la cargaison :

i) que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage ont été vidés et que la quantité de cargaison restant dans la citerne est égale ou inférieure à la quantité en fonction de laquelle la méthode approuvée de prénettoyage mentionnée à l'alinéa ii) du présent paragraphe a été élaborée;

ii) que les opérations de prénettoyage ont été effectuées conformément à la méthode approuvée par l'Autorité pour la citerne et la substance considérées;

iii) que les eaux de lavage de la citerne résultant du prénettoyage ont été rejetées dans une installation de réception et que la citerne a été vidée;

c) que le rejet à la mer de tout résidu restant dans la citerne s'effectue conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 3 de la présente règle et qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison.

Substances de la catégorie B hors des zones spéciales et substances de la catégorie C dans toutes les zones

5) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce ou de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie B hors des zones spéciales ou toute cargaison de la catégorie C dans toutes les zones, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) quand la citerne doit être nettoyée en mer :

i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

ii) la quantité de substance restant dans la citerne ne dépasse pas la quantité maximale de cette substance qui peut être rejetée à la mer en vertu de la règle 5, paragraphe 2, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales pour les substances de la catégorie B ou de la règle 5, paragraphe 3, alinéa c) et de la règle 5, paragraphe 9, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales et dans les zones spéciales respectivement pour les substances de la catégorie C. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, les méthodes agréées sont observées et la substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iv) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et

v) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage de la citerne s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe afférentes à la zone appropriée et à la catégorie de la substance considérée;

c) quand la citerne doit être nettoyée au port :

i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou

ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison; ou

d) si, après qu'une substance de la catégorie C a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les dispositions de la règle 5, paragraphe 3 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie B dans les zones spéciales

6) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce et de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le capitaine d'un navire veille, pour toute cargaison de la catégorie B dans une zone spéciale, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage ou de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison;

c) si la citerne doit être nettoyée, l'effluent résultant du nettoyage, qui doit contenir un volume d'eau égal à 0,5 pour cent au moins du volume total de la citerne, est rejeté du navire dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage soient vides. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

d) si la citerne doit à nouveau être nettoyée et vidée en mer, le capitaine veille à ce que :

i) les méthodes agréées visées à la règle 5, paragraphe 8, alinéa c) de la présente Annexe soient observées et à ce que les mentions appropriées soient portées dans le registre de la cargaison, et

ii) tout rejet à la mer soit conforme aux dispositions de la règle 5, paragraphe 8 de la présente Annexe et à ce qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison;

e) si, après qu'une substance de la catégorie B a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les dispositions de la règle 5, paragraphe 2 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie D dans toutes les zones

7) Le capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie D, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) quand la citerne doit être nettoyée en mer :

i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

ii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, cette substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iii) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et

iv) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphe 4 de la présente Annexe;

c) quand la citerne doit être nettoyée au port :

i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou

ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison.

Rejets provenant d'une citerne de décantation

8) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie A ou, à l'intérieur d'une zone spéciale, une substance des catégories A ou B, sont rejetés dans une installation de réception conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphes 1, 7 ou 8 de la présente Annexe, selon le cas; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

9) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie B hors d'une zone spéciale ou de la catégorie C dans toutes les zones en quantité supérieure aux quantités maximales stipulées à la règle 5, paragraphes 2 c), 3 c) ou 9 c) selon le cas, de la présente Annexe, sont rejetés dans une installation de réception; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

Règle 9

Registre de la cargaison

1) Il est tenu pour tous les navires auxquels la présente Annexe s'applique, dans la forme définie à l'appendice IV de la présente Annexe, un registre de la cargaison qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions sont portées dans le registre de la cargaison pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il est procédé à bord à l'une quelconque des opérations suivantes concernant des substances liquides nocives :

Règle 10

Visites

- 1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui transportent des substances liquides nocives en vrac font l'objet des visites spécifiées ci-après :
 - a) avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 11 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;
 - b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 12 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;
 - c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité qui ne doivent pas dépasser trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac (1973) délivré en vertu de la règle 11 de la présente Annexe.

- 2) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

- 3) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 11

Délivrance des Certificats

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 10 de la présente Annexe, à tout navire transportant des substances liquides nocives et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

- i) chargement de cargaison;
 - ii) déchargement de cargaison;
 - iii) transfert de cargaison;
 - iv) transfert de cargaison, de résidus de cargaison, ou de mélanges contenant de la cargaison dans une citerne de décantation;
 - v) nettoyage de citernes à cargaison;
 - vi) transfert à partir de citernes de décantation;
 - vii) ballastage de citernes à cargaison;
 - viii) transfert d'eaux de ballast polluées;
 - ix) rejet à la mer effectué conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe.
- 3) En cas de rejet délibéré ou accidentel de toute substance nocive ou de tout mélange contenant une telle substance, aux termes de l'article 8 de la présente Convention et de la règle 6 de la présente Annexe, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre de la cargaison.

- 4) Lorsqu'un inspecteur désigné ou agréé par le Gouvernement de la Partie à la Convention pour surveiller des opérations effectuées en vertu de la présente Annexe a procédé à l'inspection d'un navire, il porte la mention appropriée dans le registre de la cargaison.

- 5) Chacune des opérations visées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle est intégralement et dès que possible consignée dans le registre de la cargaison, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque mention est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et, lorsque le navire est armé, chaque page est signée par le capitaine. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergences, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont un navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

- 6) Le registre de la cargaison est conservé dans un endroit où il est aisément accessible aux fins d'examen et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

- 7) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie peut examiner le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par les autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

3) a) Le Gouvernement d'une Partie peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

b) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

c) Un certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application du paragraphe 1 de la présente règle.

d) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) aux navires autorisés à battre pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention.

4) Le Certificat est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre conformément au modèle figurant à l'appendice V de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 12

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 4 de la présente règle.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

5) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'aménagement, les matériaux, l'équipement et les installations prescrits par la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations aux fins de réparation ou d'entretien, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa date d'expiration est postérieure à la fin de cette période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre un autre Certificat en remplacement du premier, si cette dernière date est plus rapprochée. Dès que possible après le changement de nationalité, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le changement et, si possible, une copie du rapport d'inspection.

Règle 13

Dispositions visant à réduire la pollution accidentelle

1) La conception, la construction, l'équipement et l'exploitation des navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe du fait qu'ils transportent en vrac des substances liquides nocives doivent être de nature à réduire les rejets involontaires à la mer de telles substances.

2) Conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, les Gouvernements des Parties doivent publier ou faire publier des prescriptions détaillées sur la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation de tels navires.

3) En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, les prescriptions mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle doivent comprendre au moins toutes les dispositions contenues dans le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.212(VII) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation à condition que les amendements au Recueil de règles soient adoptés, mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

Appendice I

DIRECTIVES POUR LE CLASSEMENT EN CATEGORIES
DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCTIVES

Catégorie A

Substances qui sont bioaccumulées et qui sont susceptibles de présenter un danger pour la vie aquatique et pour la santé de l'homme, ou qui sont très toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 4, c'est-à-dire leur TLM inférieur à 1 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances modérément toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie B

Substances qui sont bioaccumulées et dont la persistance est de l'ordre d'une semaine ou inférieure à une semaine; ou qui sont susceptibles d'altérer les aliments d'origine marine; ou qui sont modérément toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie C

Substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie D

Substances qui sont pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm); ou qui forment des dépôts sur le fond de la mer avec une demande biochimique en oxygène (DBO) élevée; ou qui sont très dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD_{50} étant inférieur à 5 mg/kg; ou qui causent une réduction modérée de l'agré-
ment des sites en raison de leur persistance, de leur odeur et de leurs caractéristiques toxiques ou irritantes, qui sont susceptibles de générer

l'utilisation des plages; ou qui sont modérément dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD_{50} étant égal ou supérieur à 5 mg/kg et inférieur à 50 mg/kg, et qui causent une réduction légère de l'agré-
ment des sites.

Autres substances liquides (aux fins de la règle 4 de la présente Annexe)

Substances autres que celles classées dans les catégories A, B, C et D ci-dessus.

Appendice II

LISTE DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES
TRANSPORTEES EN VRAC

Substance	Numéro ONU	Catégorie de pollution en fonction de laquelle doivent s'effectuer les rejets en exploitation	Concentration résiduelle (pourcentage de poids)	
			(règle 5, paragraphe 1 de l'Annexe II)	(règle 5, paragraphe 7 de l'Annexe II)
	I	II	III	IV
			<i>Hors des zones spéciales</i>	<i>Dans les zones spéciales</i>
Acétaldéhyde	1089	C		
Acétate d'amyle normal	1104	C		
Acétate de butyle normal	1123	D		
Acétate de butyle secondaire	1124	D		
Acétate de 2-éthoxyéthyle*	1172	D		
Acétate d'éthyle	1173	D		
Acétate d'isoamyle	1104	C		
Acétate de méthyle	1231	D		
Acétate de propyle normal*	1276	C		
Acétate de vinyle	1301	C		
Acétone	1090	D		
Acide acétique	1842	C		
Acide acrylique*	—	C		
Acide butyrique	—	B		
Acide chlorhydrique	1789	D		
Acide chloracétique	1750	C		
Acide chlorosulfonique	1754	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Acide citrique (10%-25%)	—	D		
Acide crésylique	2022	A	0,1	0,05
Acide fluorhydrique (solution à 40%)	1790	B		
Acide formique	1779	D		
Acide heptanoïque*	—	D		
Acide lactique	—	D		
Acides naphthéniques*	—	A	0,1	0,05
Acide nitrique (90%)	2031/ 2032	C		
Acide oxalique (10%-25%)	—	D		
Acide phosphorique	1805	D		
Acide propionique	1848	D		
Acide sulfurique	1830/ 1831/ 1832	C		
Acide sulfurique fumant (oléum)	1831	C		
Acroléine	1092	A	0,1	0,05
Acrylate de butyle normal	—	D		
Acrylate d'éthyle	1917	D		
Acrylate de 2-éthylhexyle*	—	D		
Acrylate d'isobutyle	—	D		
Acrylate de méthyle	1919	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	—	D		
Alcool allylique	1098	B		
Alcool amylique normal	—	D		
Alcool benzylrique	—	D		
Alcool 2-éthylhexylique	—	C		
Alcool furfurylique	—	C		
Alcool méthylamylique	—	D		
Alcool nonylique*	—	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Alcool propylique normal	1274	D		
Aldéhyde butylique normal	1129	B		
Aldéhyde crotonique	1143	B		
Alkylbenzènesulfonate (chaîne droite)	—	C		
(chaîne ramifiée)		B		
Alun (solution à 15%)	—	D		
Aminoéthyléthanolamine (Hydroxy-éthyléthylène-diamine)*	—	D		
Ammoniac (solution à 28%)	1005	B		
Anhydride acétique	1715	C		
Anhydride phthalique (fondu)	—	C		
Anhydride propionique	—	D		
Aniline	1547	C		
Benzène	1114	C		
Bichlorure d'éthylène	1184	B		
Bichromate de sodium (solution)	—	C		
Bisulfure de carbone	1131	A	0,01	0,005
Butylène glycol(s)	—	D		
Butyrate de butyle*	—	B		
Chlorhydrines (brutes)*	—	D		
Chlorobenzène (Monochlorobenzène)	1134	B		
Chloroforme	1888	B		
Chloroprène*	1991	C		
para-Chlorotoluène	—	B		
Chlorure d'acétyle	1717	C		
Chlorure d'allyle	1100	C		
Chlorure de benzyle	1738	B		
Chlorure de méthylène	1593	B		

Substance	I	II	III	IV
Chlorure de vinylidène*	1303	B		
Crésols	2076	A	0,1	0,05
Créosote	1334	A	0,1	0,05
Cumène	1918.	C		
Cyanhydrine d'acétone	1541	A	0,1	0,05
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexane d'isopropyle	—	D		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	—	D		
Cymène (Paraméthyl-isopropylbenzène)*	2046	D		
Decahydronaphtaline*	1147	D		
Décane*	—	D		
Diacétone-alcool*	1148	D		
Dibromure d'éthylène	1605	B		
Dichlorobenzènes	1591	A	0,1	0,05
Dichloropropène et dichloropropane (mélange de) (D.D. pour désinfection des sols)	2047	B		
Diéthylamine	1154	C		
Diéthylbenzène (mélange d'isomères)	2049	C		
Diéthylcétone (3-pentanone)	1156	D		
Diéthylène glycol monoéthyl éther	—	C		
Diéthylène-triamine*	2079	C		
Di-isobutyl cétone	1157	D		
Di-isobutylène*	2050	D		
Di-isocyanate de toluylène	2078	B		
Di-isopropylamine	1158	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Isobutyraldéhyde	2045	C		
Isocétane	—	D		
Isopentane	—	D		
Isophorone	—	D		
Isoprène	1218	D		
Isopropanolamine	—	C		
Isopropylamine	1221	C		
Lactate d'éthyle*	1192	D		
Méthacrylate de butyle	—	D		
Méthacrylate d'isobutyle	—	D		
Méthacrylate de méthyle	1247	D		
2-Méthyl 5-éthyl-pyridine*	—	B		
2-Méthylpentène*	—	D		
Méthyl-styrène alpha*	—	D		
Monochlorhydrine du glycol (2-Chloréthanol)*	1135	D		
Monocéthanamine	—	D		
Monoisopropylamine	—	C		
Monométhyléthanolamine	—	C		
Monopropylamine (Propylamine)	1277	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphtalène (fondu)	1334	A	0,1	0,05
Nitrobenzène	—	C		
2-Nitropropane	—	D		
Nitrotoluène (Orthonitrotoluène)	1664	C		
Nonylphénol	—	C		
Octanol normal	—	C		
Oxyde de mésityle*	1229	C		
Pentachloréthane	1669	B		
Pentachlorophénate de sodium (solution)	—	A	0,1	0,05
Pentane normal	1265	C		
Phénol	1671	B		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Diméthylamine (solution aqueuse à 40%)	1160	C		
Diméthyléthanolamine*	2051	C		
Diméthylformamide	—	D		
1,4-Dioxanne*	1165	C		
Diphényle/diphényloxyde (mélange de)*	—	D		
Dodécylbenzène	—	C		
Eau oxygénée (concentration supérieure à 60%)	2015	C		
Epichlorhydrine	2023	B		
Ether benzylique*	—	C		
Ether dichloré	1916	B		
Ether éthylique	1155	D		
Ether isopropylique*	1159	D		
Ether monoéthylique de l'éthylène-glycol (2-Ethoxyéthanol)	1171	D		
Ethyl-amyli cétone*	—	C		
Ethylbenzène	1175	C		
Ethylcyclohexane	—	D		
2-Ethyl 3-propylacroléine*	—	B		
Ethylène-cyanhydrine*	—	D		
Ethylène-diamine	1604	C		
Formaldéhyde (solution à 37-50%)	1198	C		
Hexaméthylène-diamine*	1783	C		
Huile de camphre	1130	B		
Hydroperoxyde de tétraline	1540	C		
Hydroxyde de calcium (solution)	—	D		
Hydroxyde de sodium	1824	C		
Isobutanol (Alcool iso-butylque)	1212	D		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Appendice III

LISTE DES AUTRES SUBSTANCES LIQUIDES TRANSPORTEES EN VRAC

Substance	I	II	III	IV
Phosphate de tricrésyle*	—	B		
Phosphore (élémentaire)	1338	A	0,01	0,005
Plomb tétraéthyle	1649	A	0,1	0,05
Plomb tétraméthyle	1649	A	0,1	0,05
Potasse caustique (Hydroxyde de potassium)	1814	C		
di-iso-Propanolamine	—	C		
béta-Propiolactone*	—	B		
Propionaldéhyde	1275	D		
Pyridine	1282	B		
Styrène	2055	C		
Suif	—	D		
Térébenthine	1299	B		
Tétrachloréthylène (Perchloréthylène)	1891	D		
Tétrachlorure de carbone	1846	B		
Tétrachlorure de silicium	1818	D		
Tétrachlorure de titane	1838	D		
Tétrahydrofuranne	2056	D		
Tétraméthylbenzène	—	D		
Toluène	1294	C		
Trichloréthane	—	C		
Trichloréthylène	1710	B		
Triéthanolamine	—	D		
Triéthylamine	1296	C		
Triméthylbenzène*	—	C		
Xylènes (mélanges d'isomères)	1307	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Acétate d'isopropyle
 Acétate de méthylamyle
 Acétonitrile (Cyanure de méthyle)
 Alcool amylique tertiaire
 Alcool butylique normal
 Alcool décylque normal
 Alcool éthylque
 Alcool isodécylque
 Alcool isopropylque
 Alcool méthylque
 Alcool octyldécylque
 Alcools gras (C₁₂ - C₂₀)
 Butyrolactone
 Chlorure de calcium (solution)
 Diéthanolamine
 Diéthylène-glycol
 Dipentène
 Dipropylène-glycol
 Eau
 Ether butylique
 Ethylène-glycol
 Glycérine
 Heptane
 Heptène (mélange d'isomères)
 Hexane normal
 Huile de foie de morue
 Huile de noix de coco
 Huile de ricin
 Huile d'olive
 Jus citriques
 Lait
 Ligoine
 Mélasses
 Méthyl-éthyl-cétone (2-butanone)
 Oxyde de propylène
 Polypropylène-glycol
 Propylène-glycol
 Propylène tétramère
 Propylène trimère
 Sorbitol
 Soufre liquide
 Tridécanol
 Triéthylène-glycol
 Triéthylène tétramine
 Tripropylène-glycol
 Vin

Appendice IV

**REGISTRE DE LA CARGAISON POUR LES NAVIRES TRANSPORTANT
DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC**

Nom du navire

Capacité de chargement de
chaque citerne en mètres cubes

Voyage de à

a) Chargement de la cargaison

1. Date et lieu de chargement
2. Nom et catégorie de la (des) cargaison(s)
chargée(s)
3. Identification de la (des) citerne(s) chargée(s)

b) Transfert de la cargaison

4. Date du transfert
5. Identification de la (des) citerne(s) i) de
ii) à
6. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s)
à l'alinéa 5 i)?
7. Sinon, quantité restante

c) Déchargement de la cargaison

8. Date et lieu du déchargement
9. Identification de la (des) citerne(s)
déchargée(s)
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?
11. Sinon, quantité restante dans la (les) citerne(s)
12. La (les) citerne(s) doit-elle (doivent-elles) être
nettoyée(s)?
13. Quantité transférée en citerne de décantation
14. Identification de la citerne de décantation

..... Signature du capitaine

d) Ballastage des citernes à cargaison

15. Identification de la (des) citerne(s)
ballastée(s)
16. Date et position du navire au début du ballastage

e) Nettoyage des citernes à cargaison

Substances de catégorie A

17. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)
18. Date et lieu du nettoyage
19. Méthode(s) de nettoyage
20. Emplacement des installations de réception
utilisées
21. Concentration de l'effluent quand le rejet dans
l'installation de réception a été arrêté
22. Quantité restante en citerne
23. Méthode et quantité d'eau introduite dans la
citerne lors du nettoyage final
24. Lieu et date du rejet à la mer
25. Méthode et équipement utilisés pour le rejet
à la mer

Substances des catégories B, C et D

26. Méthode de lavage utilisée
27. Quantité d'eau utilisée
28. Date et lieu du rejet à la mer
29. Méthode et équipement utilisés pour le rejet
à la mer

f) Transfert des eaux de ballast polluées

30. Identification de la (des) citerne(s)
31. Date et position du navire au début du rejet
à la mer
32. Date et position du navire à la fin du rejet
à la mer

..... Signature du capitaine

Appendice V

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION LIEE
AU TRANSPORT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC (1973)

(Note : Dans le cas d'un navire-citerne pour produits chimiques, ce Certificat doit être complété par le Certificat exigé aux termes du paragraphe 3 de la règle 13 de l'Annexe II de la présente Convention.)

(cachet officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la
prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par

.....
(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation
agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de
1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom du Navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Jauge brute

33. Vitesse(s) du navire pendant le rejet

34. Quantité rejetée à la mer

35. Quantité d'eau polluée transférée en citerne de décantation (identification de la (des) citerne(s) de décantation)

36. Date et port de déchargement dans des installations de réception à terre (le cas échéant)

g) Transfert de la citerne de décantation/élimination des résidus

37. Identification de la (des) citerne(s) de décantation

38. Quantité retirée de chaque citerne

39. Mode d'élimination des résidus :

a) Installations de réception

b) Mélange avec la cargaison

c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s))

d) Autre méthode

40. Date et port d'élimination des résidus

h) Rejets accidentels ou exceptionnels

41. Date et heure

42. Lieu ou position du navire au moment de l'événement

43. Quantité approximative, nom et catégorie de la substance

44. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales

..... Signature du capitaine

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe II de la Convention;

2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la conception, la construction et l'équipement du navire sont de nature à réduire au maximum les rejets involontaires à la mer de substances liquides nocives;
3. que les méthodes et dispositifs suivants ont été approuvés par l'Autorité en vue de l'application des dispositions de la règle 5 de l'Annexe II de la Convention :

(suite sur les pages ci-jointes, signées et datées)

Le présent Certificat est valable jusqu'au
 sous réserve des visites intermédiaires qui doivent être effectuées à des intervalles
 de.....

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19...
.....
*(signature du fonctionnaire dûment
autorisé délivrant le Certificat)*

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le Certificat)

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe II de ladite Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de ladite Convention.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu.....

Date.....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu.....

Date.....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes de la règle 12, paragraphes 2 et 4 de l'Annexe II de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé.....
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu.....

Date.....

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ANNEXE III

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, OU DANS DES CONTENEURS, DES CITERNES MOBILES, DES CAMIONS-CITERNES OU DES WAGONS-CITERNES

Règle 1

Champ d'application

- 1) Sauf disposition expresse contraire, les règles de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.
- 2) Ce transport de substances nuisibles est interdit sauf s'il est effectué conformément aux dispositions de la présente Annexe.
- 3) Pour compléter les dispositions de la présente Annexe, le Gouvernement de chaque Partie à la Convention publie ou fait publier des prescriptions détaillées sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications visant à prévenir ou à réduire au maximum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles.
- 4) Aux fins de la présente Annexe, les récipients vides, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes qui ont déjà servi au transport de substances nuisibles sont eux-mêmes traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Règle 2

Emballage

Les emballages, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes doivent être de nature à réduire au maximum les risques encourus par le milieu marin, eu égard à leur contenu spécifique.

Règle 3

Marquage et étiquetage

Chaque colis, qu'il soit expédié individuellement, en unités ou en conteneurs, chaque conteneur, chaque citerne mobile, camion-citerne ou wagon-citerne contenant une substance nuisible sont marqués de façon durable de l'appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte) et portent en outre une étiquette ou une marque au pochoir distinctive indiquant que le contenu est nuisible. Cette identification est complétée si possible par tout autre moyen, par exemple en indiquant le numéro de référence des Nations Unies.

Règle 4

Documents

- 1) Dans tous les documents relatifs au transport par mer de substances nuisibles où il est fait mention de ces substances, on utilise l'appellation technique exacte de la substance (et non l'appellation commerciale).
- 2) Les documents d'expédition fournis par le chargeur comprennent un certificat ou une déclaration attestant que le chargement présenté aux fins du transport est convenablement emballé, marqué et étiqueté et dans un état propre à réduire au maximum les risques que son transport présente pour le milieu marin.
- 3) Tout navire qui transporte des substances nuisibles doit être porteur d'une liste ou d'un manifeste spécial mentionnant les substances nuisibles embarquées et leur emplacement. Aux lieu et place de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant l'emplacement de toutes les substances nuisibles à bord. Des copies de ces documents sont également conservées à terre par l'armateur du navire ou son mandataire jusqu'à ce que les substances nuisibles aient été déchargées.
- 4) Lorsque le navire est porteur d'une liste, d'un manifeste spécial ou d'un plan d'arrimage détaillé, conformément aux dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer relatives au transport des marchandises dangereuses, les documents exigés aux fins de la présente Annexe peuvent être combinés avec les documents relatifs aux marchandises dangereuses. Lorsque les documents sont combinés, il est établi une nette distinction entre les marchandises dangereuses et les substances nuisibles.

Règle 5

Arrimage

Les substances nuisibles sont convenablement arrimées et assujetties de manière à réduire au maximum les risques qu'elles présentent pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 6

Limites quantitatives

Il peut être nécessaire, pour des raisons scientifiques et techniques valables, d'interdire le transport de certaines substances nuisibles qui sont très dangereuses pour le milieu marin ou de limiter la quantité de ces substances que peut transporter un même navire. En fixant ces limites, il convient de tenir dûment compte des dimensions, de la construction et de l'équipement du navire, ainsi que de l'emballage et des propriétés intrinsèques de chaque substance.

Règle 7

Exceptions

- 1) Le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, en conteneurs, en citernes mobiles, en camions-citernes ou en wagons-citernes est interdit, sauf s'il est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.
- 2) Sous réserve des dispositions de la présente Convention, des mesures appropriées sont prises en fonction des propriétés physiques, chimiques et biologiques des substances nuisibles, pour réglementer le rejet à la mer des eaux de nettoyage des fuites, à condition que l'application de ces mesures ne compromette pas la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 8

Notification

S'agissant de certaines substances nuisibles qui pourraient être désignées par le Gouvernement d'une Partie à la Convention, le capitaine, ou le propriétaire du navire, ou leur mandataire, notifie à l'autorité portuaire compétente son intention de charger ou de décharger ces substances au moins 24 heures avant cette opération.

ANNEXE IV

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1) «Navire neuf» désigne un navire
 - a) 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 à la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe ou postérieurement;
 - b) dont la livraison s'effectue trois ans ou plus après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe.
- 2) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- 3) «Eaux usées» désigne :
 - a) les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes, d'urinoirs et de cuvettes de W.C.;
 - b) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc.);
 - c) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;
 - d) les autres eaux résiduelles lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.
- 4) «Citerne de stockage» désigne toute citerne destinée à recueillir et à conserver les eaux usées.
- 5) «A 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; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142°08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S. et de longitude 141°55' E. puis entre les points suivants :

latitude 10°00' S. et longitude 142°00' E.
latitude 9°10' S. et longitude 143°52' E.
latitude 9°00' S. et longitude 144°30' E.
latitude 13°00' S. et longitude 144°00' E.
latitude 15°00' S. et longitude 146°00' E.
latitude 18°00' S. et longitude 147°00' E.
latitude 21°00' S. et longitude 153°00' E.

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

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent :

- a) i) aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux;
- ii) aux navires neufs d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes;
- iii) aux navires neufs qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes; et
- b) i) aux navires existants dont la jauge brute est égale ou supérieure à 200 tonneaux, 10 ans après la date de l'entrée en vigueur de la présente Annexe;
- ii) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe;
- iii) aux navires existants qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe.

Règle 3

Visites

- 1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention font l'objet des visites spécifiées ci-après :

a) Avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 4 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale comprenant une visite du navire qui permet de s'assurer qu'il est satisfait aux conditions suivantes :

- i) lorsque le navire est muni d'une installation pour le traitement des eaux usées, celle-ci doit répondre aux règles d'exploitation définies conformément aux normes et aux méthodes d'essai mises au point par l'Organisation;
- ii) lorsque le navire est muni d'un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées, ce dispositif doit être d'un type agréé par l'Autorité;

iii) lorsque le navire est muni d'une citerne de stockage, la capacité de celle-ci doit être suffisante, de l'avis de l'Autorité, pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu des conditions d'exploitation, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité du contenu; et

iv) le navire est muni d'un tuyautage débouchant à l'extérieur, permettant le rejet des eaux usées dans des installations de réception, et ce tuyautage est pourvu d'un raccord normalisé de jonction conforme à la règle 11 de la présente Annexe.

La visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

b) Une visite périodique à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permette de s'assurer que l'équipement, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, en cas de prorogation de la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973), conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 7 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions de la présente Annexe.

3) Les visites des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement ne doit être apporté sans l'accord de l'Autorité à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 4

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, à tout navire qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 5

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

- 1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.
- 2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a demandé la visite.
- 3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est 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 la règle 4 de la présente Annexe.
- 4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

Règle 6

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est établi dans la langue de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 7

Durée de validité du Certificat

- 1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.
- 2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.
- 3) Aucun Certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

- 4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.
- 5) Le Certificat cesse d'être valable si les aménagements, les installations, l'équipement et les matériaux prescrits ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement, sans l'accord de l'Autorité.
- 6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.
- 7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

Règle 8

Rejet des eaux usées

- 1) Sous réserve des dispositions de la règle 9 de la présente Annexe, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :
 - a) le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé par l'Autorité conformément aux dispositions de la règle 3, paragraphe 1, alinéa a), alors que le navire se trouve à une distance de plus de quatre milles marins de la terre la plus proche et celui des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de douze milles marins de celle-ci; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage s'effectue, non pas instantanément, mais à une vitesse modérée, alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 noeuds. Le taux de rejet est approuvé par l'Autorité qui se fonde sur les normes mises au point par l'Organisation; ou
 - b) les eaux usées du navire sont traitées dans un dispositif approprié que l'Autorité a certifié conforme aux règles d'exploitation visées à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) i) de la présente Annexe, et
 - i) les résultats de l'essai du dispositif sont indiqués dans le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973);
 - ii) l'effluent ne laisse de surcroît pas de solides flottants visibles dans l'eau environnante et n'entraîne pas de décoloration de cette eau; ou
 - c) le navire se trouve dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat et rejette ses eaux usées conformément aux dispositions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet Etat.
- 2) Lorsque les eaux usées sont mêlées de déchets ou d'eaux de déchet dont le rejet est soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses leur sont applicables.

Règle 9

Exceptions

La règle 8 de la présente Annexe ne s'applique pas :

- a) au rejet d'eaux usées effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer; ou
- b) au rejet d'eaux usées résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet.

Règle 10

Installations de réception

- 1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des eaux usées adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.
- 2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

Règle 11

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet du navire, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles du tableau suivant :

DIMENSIONS NORMALISEES DES BRIDES DES RACCORDS DE JONCTION
DES TUYAUTAGES DE REJET

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	210 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur du tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	170 mm
Fentes dans la bride	4 trous de 18 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 18 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Epaisseur de la bride	16 mm
Boulons et écrous : quantité, diamètre	4 de chaque, de 16 mm de diamètre et de longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 100 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane; la bride et le joint approprié doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm².	

Pour les navires dont le creux sur quille est égal ou inférieur à 5 mètres, le diamètre intérieur du raccord de jonction peut être de 38 millimètres.

Appendice de l'Annexe IV

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USEES (1973)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

..... (nom officiel complet du pays)

par (titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Jauge brute	Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter

Navire neuf/existant *

Date du contrat de construction :
Date de la pose de la quille ou date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent :
Date de livraison :

• Rayer la mention inutile.

IL EST CERTIFIE :

1) que le navire est équipé d'une installation pour le traitement des eaux usées/d'un broyeur/d'une citerne de stockage* et d'un tuyau de déchargement conformément aux alinéas i) à iv) de la règle 3 1) a) de l'Annexe IV de la Convention :

- *a) Description de l'installation de traitement des eaux usées :
- Type de l'installation
- Nom du fabricant
- L'installation de traitement des eaux usées a été agréée par l'Autorité comme répondant aux normes ci-après concernant les effluents** :
- *b) Description du broyeur :
- Type de broyeur
- Nom du fabricant
- Qualité des eaux usées après désinfection
- *c) Description de l'équipement de stockage :
- Capacité totale de la citerne de stockage m³
- Emplacement
- d) d'un tuyau de déchargement des eaux usées dans une installation de réception, ce tuyau étant muni d'un raccord normalisé de jonction avec la terre,

2) que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 3 de l'Annexe IV de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées, et qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'équipement et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe IV de ladite Convention.

* Rayer la mention inutile.

** Inscrire les paramètres correspondants.

Le présent Certificat est valable jusqu'au

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19 ..
(signature du fonctionnaire délivrant le Certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le Certificat)

Aux termes des paragraphes 2 et 4 de la règle 7 de l'Annexe IV de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ANNEXE V

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1) «Ordures» désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais entier ou non, et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres Annexes de la présente Convention.
- 2) «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; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142°08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S. et de longitude de 141°55' E. puis entre les points suivants :

latitude 10°00' S. et longitude 142°00' E.
latitude 9°10' S. et longitude 143°52' E.
latitude 9°00' S. et longitude 144°30' E.
latitude 13°00' S. et longitude 144°00' E.
latitude 15°00' S. et longitude 146°00' E.
latitude 18°00' S. et longitude 147°00' E.
latitude 21°00' S. et longitude 153°00' E.

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

- 3) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 5 de la présente Annexe.

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

Règle 3

Evacuation des ordures hors des zones spéciales

- 1) Sous réserve des dispositions des règles 4, 5 et 6 de la présente Annexe :
 - a) l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique, est interdite;
 - b) l'évacuation dans la mer des ordures suivantes se fait aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite en tout cas si la terre la plus proche est à moins :
 - i) de 25 milles marins, en ce qui concerne le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient;
 - ii) de 12 milles marins, en ce qui concerne les déchets alimentaires et toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine et les rebuts de même nature;
 - c) l'évacuation dans la mer des ordures indiquées à l'alinéa b) ii) de la présente règle peut être autorisée après leur passage dans un broyeur ou un concasseur et être effectuée aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite, en tout cas, si la terre la plus proche se trouve à moins de 3 milles marins. Les ordures ainsi broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.
- 2) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

Règle 4

Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures

- 1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit aux plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans, ainsi qu'à tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes, d'évacuer les matériaux visés par la présente Annexe.
- 2) L'évacuation dans la mer des déchets alimentaires par les dites plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre et par tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes est autorisée lorsque ces déchets 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 millimètres.

Règle 5

Evacuation des ordures dans les zones spéciales

1) 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 et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit :

- a) 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.
- b) 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 délimités par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57°44,8' N.).
- c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.
- d) 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°8,5' N., 43°19,6' E.) et Husn Murad (12°40,4' N., 43°30,2' E.).
- e) 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.).

2) Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

- a) il est interdit d'évacuer dans la mer :
 - i) tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique; et
 - ii) toutes les autres ordures, y compris les objets en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage;
- b) l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires se fait le plus loin possible de la côte, et en aucun cas à moins de 12 milles de la terre la plus proche.
- 3) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.
- 4) Installations de réception dans les zones spéciales.
 - a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une zone spéciale s'engagent à faire mettre en place dès que possible dans tous les ports de la zone spéciale des installations de réception adéquates, conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe et compte tenu des besoins spéciaux des navires opérant dans ces zones.

b) Les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application de l'alinéa a) de la présente règle. Quand elle a reçu un nombre suffisant de ces notifications, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle qui concernent la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.

c) A compter de cette date, les navires faisant également escale dans des ports des zones spéciales visées où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent se conformer à toutes les dispositions de la présente règle.

Règle 6

Exceptions

Les règles 3, 4 et 5 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

- a) à l'évacuation d'ordures effectuée par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer;
- b) au déversement d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce déversement; ou
- c) à la perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique ou de matériaux synthétiques utilisés pour réparer lesdits filets, si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour empêcher cette perte.

Règle 7

Installations de réception

- 1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des ordures adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.
- 2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

(VERTALING)**Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973**

De partijen bij dit Protocol,

Erkennend dat het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, aanzienlijk kan bijdragen tot de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging door schepen,

Tevens erkennend de noodzaak om het voorkomen en het bestrijden van verontreiniging van de zee door schepen, in het bijzonder door olietankschepen, verder te verbeteren,

Voorts erkennend de noodzaak om zo spoedig mogelijk en op een zo ruim mogelijke schaal uitvoering te geven aan de in Bijlage I bij bedoeld Verdrag vervatte voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie,

Evenwel inziend de noodzaak om de toepassing van Bijlage II bij bedoeld Verdrag uit te stellen totdat bepaalde technische problemen op bevredigende wijze zijn opgelost,

Overwegend dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Protocol bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I*Algemene verplichtingen*

1. De Partijen bij dit Protocol verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van:
 - (a) dit Protocol en de Bijlage daarbij, die een integrerend deel van dit Protocol vormt; en
 - (b) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen „het Verdrag”), behoudens de wijzigingen en aanvullingen vermeld in dit Protocol.
2. De bepalingen van het Verdrag en dit Protocol worden te zamen beschouwd en uitgelegd als een en dezelfde akte.
3. Iedere verwijzing naar dit Protocol vormt tevens een verwijzing naar de Bijlage daarbij.

Artikel II*Uitvoering van Bijlage II bij het Verdrag*

1. Niettegenstaande het bepaalde in artikel 14, eerste lid, van het Verdrag komen de Partijen bij dit Protocol overeen dat zij door de bepalingen van Bijlage II bij het Verdrag niet zijn gebonden gedurende een tijdvak van drie jaar te rekenen van de datum van inwerking-treding van dit Protocol of gedurende een langer tijdvak waartoe mocht worden besloten door een twee derde meerderheid van de Partijen bij dit Protocol in de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (hierna te noemen „de Commissie”) van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen „de Organisatie”).
2. Gedurende het tijdvak bepaald in het eerste lid van dit artikel zijn de Partijen bij dit Protocol noch gebonden door verplichtingen, noch gerechtigd aanspraak te maken op voorrechten krachtens het Verdrag ten aanzien van kwesties verband houdend met Bijlage II bij het Verdrag en heeft iedere in het Verdrag voorkomende verwijzing naar de Partijen niet betrekking op de Partijen bij dit Protocol voor zover het kwesties betreft die verband houden met bedoelde Bijlage.

Artikel III*Verstreken van inlichtingen*

De tekst van artikel 11, eerste lid, letter (b), van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

„een lijst van benoemde experts of van erkende organisaties die gemachtigd zijn namens de Partij op te treden bij de uitvoering van aangelegenheden verband houdend met het ontwerp, de bouw, de uitrusting en het gebruik van schepen die schadelijke stoffen veroorzaken overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften, welke lijst aan de Partijen wordt verstrekt ter voorlichting van hun ambtenaren. De Administratie licht derhalve de Organisatie in omtrent de bijzondere verantwoordelijkheden en de voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden van benoemde experts of erkende organisaties.”

Artikel IV*Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding*

1. Dit Protocol staat van 1 juni 1978 tot 31 mei 1979 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna openstaan voor toetreding. Staten kunnen Partij bij dit Protocol worden door:
 - (a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
(c) toetreding.

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel V

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloet, Partij bij dit Protocol zijn geworden overeenkomstig artikel IV van dit Protocol.

2. Iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nedergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van nederlegging.

3. Na de datum waarop een wijziging op dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig artikel 16 van het Verdrag, heeft iedere nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op dit Protocol zoals gewijzigd.

Artikel VI

Wijzigingen

De procedures bepaald in artikel 16 van het Verdrag ten aanzien van wijzigingen van de artikelen van het Verdrag, van een Bijlage en van een Aanhangsel van een Bijlage bij het Verdrag gelden respectievelijk voor de wijzigingen van de artikelen van dit Protocol, van de Bijlage en van een Aanhangsel van de Bijlage bij dit Protocol.

Artikel VII

Opzegging

1. Dit Protocol kan door iedere Partij bij dit Protocol te allen tijde worden opgezegd na verloop van vijf jaar te rekenen van de datum waarop het Protocol voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Organisatie,

dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien zulks in de kennisgeving is aangeduid.

Artikel VIII

Depositaris

1. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen „de depositaris”).

2. De depositaris:

(a) doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreten, mededeling van:

(i) iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, met vermelding van de datum daarvan;

(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

(iii) de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol, met vermelding van de datum waarop deze is ontvangen alsmede van de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

(iv) ieder besluit genomen overeenkomstig artikel II, eerste lid, van dit Protocol;

(b) zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol aan alle Staten die het Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreten.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de depositaris toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel IX

Talen

Dit Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar, in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er worden officiële vertalingen vervaardigd in de Arabische, de Duitse, de Italiaanse en de Japanse taal en deze worden nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, de zeventiende februari negentienhonderd achtenzeventig.

Dit Protocol werd ondertekend voor volgende Staten: Australië, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Liberia, Mexico, Nederland, Polen, Spanje, Uruguay, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Zweden.

Bijlage

WIJZIGINGEN EN TOEVÓEGINGEN OP HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN, 1973

Bijlage I

Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie

Voorschrift 1

Omschrijvingen

Leden 1 tot en met 7 – Geen wijziging

De bestaande tekst van lid 8 wordt vervangen door de navolgende:

8. (a) wordt onder „belangrijke verbouwing” verstaan de verbouwing van een bestaand schip:
 - (i) welke de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate wijzigt; of
 - (ii) welke het type van het schip wijzigt; of
 - (iii) welke naar het oordeel van de Administratie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip; of
 - (iv) welke anderszins het schip zodanig verandert, dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan de bepalingen van dit Protocol, waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen.
- (b) wordt, ongeacht het bepaalde onder a van dit lid, een verbouwing van een bestaand olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer, met het doel aan de bepalingen van Voorschrift 13 van deze Bijlage te voldoen, niet beschouwd als een belangrijke verbouwing voor de toepassing van deze Bijlage.

Leden 9 tot en met 22 – Geen wijziging

De bestaande tekst van lid 23 wordt vervangen door de navolgende:

23. is „leeg scheepsgewicht”: de waterverplaatsing van een schip in tonnen van 1000 kg, zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, zoet water en ketelwater in tanks, gebruiksvoorraden, en zonder passagiers, bemanning en hun bezittingen.

Leden 24 en 25 – Geen wijziging

De volgende leden worden toegevoegd aan de bestaande tekst:

26. wordt, ongeacht het bepaalde in het zesde lid van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13 B, 13 E en 18, vijfde lid, van deze Bijlage onder een „nieuw olietankschip” verstaan een olietankschip:

- (a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst na 1 juni 1979; of
- (b) waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 januari 1980; of

(c) dat na 1 juni 1982 wordt opgeleverd; of

(d) dat een belangrijke verbouwing heeft ondergaan:

- (i) waarvoor het contract is geplaatst na 1 juni 1979; of
- (ii) waarvoor bij het ontbreken van een contract de verbouwing na 1 januari 1980 is begonnen; of
- (iii) die na 1 juni 1982 is voltooid,

met dien verstande dat voor olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton en meer de omschrijving in het zesde lid van dit Voorschrift van toepassing is met betrekking tot het eerste lid van Voorschrift 13 van deze Bijlage.

27. wordt, ongeacht het bepaalde in het zevende lid van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13 A, 13 B, 13 C, 13 D en 18, zesde lid, van deze Bijlage onder een „bestaand olietankschip” een olietankschip bedoeld dat niet is een nieuw olietankschip als omschreven in het zesentwintigste lid van dit Voorschrift.

28. wordt onder „ruwe olie” verstaan elke olie die in natuurlijke staat in de grond voorkomt en al dan niet behandeld is om deze geschikt te maken voor het transport, en omvat:

- (a) ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties kunnen zijn verwijderd; en
- (b) ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties kunnen zijn toegevoegd.

29. wordt onder „ruwe olietankschip” verstaan een olietankschip gebruikt voor het regelmatig vervoer van ruwe olie.

30. wordt onder „produktentankschip” verstaan een olietankschip gebruikt voor het vervoer van olie anders dan ruwe olie.

Voorschriften 2 en 3 – Geen wijziging

Voorschrift 4

Onderzoeken en inspecties

De bestaande tekst van Voorschrift 4 wordt vervangen door de navolgende:

1. Alle olietankschepen met een bruto-inhoud van 150 register-ton en meer, alsmede alle andere schepen met een bruto-inhoud van 400 register-ton en meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

(a) Een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het Certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 5 van deze Bijlage, voor het eerst wordt uitgereikt; dit omvat een volledig onderzoek van de bouw, de uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen voor zover deze vallen onder de bepalingen van deze Bijlage. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de bouw, de uitrusting, installatie, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de betreffende voorschriften van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken met door de Administratie vast te stellen tussenpozen die echter niet langer mogen zijn dan 5 jaar, ten einde te verzekeren dat de bouw, de uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de voorschriften van deze Bijlage.

(c) Ten minste één tussentijds onderzoek gedurende de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, ten einde te verzekeren dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pipeleidingen, met inbegrip van systemen voor het bewaken en regelen van het lozen van olie en voor het schoonmaken van tanks met ruwe olie, de olieafscheider en de oliefiltersystemen, volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage en in goede staat verkeren. Wanneer slechts één tussentijds onderzoek wordt verricht gedurende de geldigheidsduur van enig certificaat, moet dit worden gehouden niet meer dan zes maanden voor, en niet meer dan zes maanden na het tijdstip halverwege de geldigheidsduur van het certificaat. Van deze tussentijdse onderzoeken wordt aantekening gehouden op het Certificaat afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

2. De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van het eerste lid van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

3. (a) Onderzoeken van schepen moeten voorzover het de toepassing van de Voorschriften van deze Bijlage betreft, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter deze onderzoeken toevertrouwen hetzij aan deskundigen die voor dat doel zijn aangewezen, hetzij aan door haar erkende organisaties.

(b) De Administratie dient regelingen te treffen voor het houden van inspecties op ongezette tijden, uit te voeren tijdens de geldigheidsduur van het certificaat. Dergelijke inspecties dienen om ervan verzekerd te zijn dat het schip en zijn uitrusting volledig geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. De inspecties kunnen worden uitgevoerd door haar eigen inspectiedienst, of door aan-

gewezen deskundigen of erkende organisaties of door andere Partijen op verzoek van de Administratie. Indien de Administratie, onder de bepalingen van het eerste lid van dit Voorschrift, verplichte jaarlijkse onderzoeken instelt, zijn de hierboven vermelde inspecties op ongezette tijden niet voorgeschreven.

(c) Een Administratie die deskundigen aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van onderzoeken en inspecties zoals aangegeven onder a en b van dit lid, dient iedere aangewezen deskundige of erkende organisatie ten minste te machtigen om:

- (i) reparaties aan een schip te verlangen; en
- (ii) onderzoeken en inspecties uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten in een Havenstaat hierom verzoeken.

De Administratie zal de Organisatie inlichten betreffende de bijzondere verantwoordelijkheden en voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden die zijn opgedragen aan de benoemde deskundigen of erkende organisaties, ter verspreiding onder de Partijen van dit Protocol voor informatie van hun ambtenaren.

(d) Wanneer een aangewezen deskundige of erkende organisatie beslist dat de toestand van schip en uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat of zodanig is dat het schip ongeschikt is om naar zee te vertrekken zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu te vormen, dient een dergelijke deskundige of organisatie onmiddellijk maatregelen te nemen dat hierin verbetering wordt gebracht en te zijner tijd de Administratie in te lichten.

Indien dergelijke verbeteringen niet worden aangebracht moet het Certificaat worden ingetrokken en de Administratie onmiddellijk worden ingelicht; indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, moeten ook de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat onmiddellijk worden ingelicht.

Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen deskundige of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat waar het schip ligt, heeft ingelicht, dient de Regering van die Havenstaat een dergelijke ambtenaar, deskundige of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen, voortvloeiende uit dit Voorschrift, uit te voeren.

Wanneer toepasselijk dient de Regering van de betrokken Havenstaat erop toe te zien dat het schip niet vertrekt alvorens het zonder onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee kan gaan danwel de haven kan verlaten met het doel naar een geschikte reparatiewerf te gaan.

(e) In elk geval garandeert de betrokken Administratie geheel de volledigheid en doeltreffendheid van de onderzoeken en inspecties, en dient zij de nodige maatregelen te nemen om ervan verzekerd te zijn dat aan deze verplichtingen wordt voldaan.

4. (a) De toestand van schip en uitrusting dient te worden gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde in dit Protocol om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee te vertrekken.

(b) Nadat een onderzoek van het schip krachtens het eerste lid van dit Voorschrift is voltooid, mag zonder toestemming van de Administratie geen verandering worden aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen die door het onderzoek worden gedekt, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting en installaties.

(c) Wanneer een schip een ongeval overkomt, of gebreken worden geconstateerd die de hechtheid van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting, vallende onder de bepalingen van deze Bijlage, in belangrijke mate beïnvloeden dient de kapitein of de eigenaar van het schip de Administratie, de erkende organisatie of de aangewezen deskundige die verantwoordelijk is voor de afgifte van het betrokken Certificaat, zo spoedig mogelijk in te lichten. In een dergelijk geval dient door laatstgenoemden te worden onderzocht of een onderzoek als bedoeld in het eerste lid van dit Voorschrift, noodzakelijk is. Indien het schip zich in een haven van een andere Partij bevindt, dient de kapitein of de eigenaar eveneens onmiddellijk de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat in te lichten en dient de aangewezen deskundige of de erkende organisatie na te gaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschriften 5, 6 en 7

In de bestaande tekst van deze Voorschriften dienen alle verwijzingen naar „(1973)” met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie te vervallen.

Voorschrift 8

Geldigheidsduur van het Certificaat

De bestaande tekst van Voorschrift 8 wordt vervangen door de navolgende:

1. Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde tijdsduur, die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met dien verstande dat voor een olietankschip, voorzien van aangewezen schone ballasttanks voor een beperkte termijn zoals vermeld in Voorschrift 13 van deze Bijlage, de geldigheidsduur van het Certificaat de vervaldatum van de aldus vermelde termijn niet mag overschrijden.

2. Een Certificaat is niet langer geldig indien belangrijke wijzigingen zonder toestemming van de Administratie zijn aangebracht in de voorgeschreven bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of materialen, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installaties, of indien tussentijdse onderzoeken zoals bedoeld in Voorschrift 4 onder (1) (c) niet zijn verricht.

3. Een Certificaat uitgereikt aan een schip verliest ook zijn geldigheid wanneer het schip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht. Een nieuw Certificaat mag alleen worden uitgereikt wanneer de Regering die dit uitreikt, er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 4 onder (4) (a) en (b) van deze Bijlage.

Indien het een overdracht tussen Partijen betreft, zal de Regering van de Partij welker vlag het schip oorspronkelijk gerechtigd was te voeren, indien dit binnen drie maanden na de overdracht wordt verzocht, zo spoedig mogelijk een afschrift van het Certificaat, dat het schip bezat vóór de overdracht, en, indien beschikbaar, afschriften van de betreffende onderzoekrapporten, aan de Administratie toezenden.

Voorschriften 9 tot en met 12 – Geen wijziging

De bestaande tekst van Voorschrift 13 wordt vervangen door de navolgende:

Voorschrift 13

Gescheiden Ballast Tanks, Aangewezen Schone Ballast Tanks en Ruwe Olie Wasmethode

Behoudens het bepaalde in de Voorschriften 13C en 13D van deze Bijlage, dienen olietankschepen te voldoen aan de eisen van dit Voorschrift.

Nieuwe olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton en meer

1. Elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer en elk nieuw produktentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton en meer dient te worden voorzien van gescheiden ballasttanks en te voldoen aan het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid, of, indien toepasselijk, aan het bepaalde in het vijfde lid van dit Voorschrift.

2. De capaciteit van de gescheiden ballasttanks dient zodanig te worden bepaald, dat het schip veilig kan varen tijdens ballastreizen, zonder gebruik te behoeven te maken van olietanks voor ballastwater, behoudens het bepaalde in het derde of vierde lid van dit Voorschrift.

In alle gevallen dient de capaciteit van de gescheiden ballasttanks echter ten minste zodanig te zijn, dat in elke ballasttoestand gedurende elk deel van de reis met inbegrip van de toestand van ledig gewicht plus uitsluitend gescheiden ballast, de diepgang en trim van het schip aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

(a) de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (md) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan

$$md = 2.0 + 0.02 L;$$

(b) de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met die verkregen door op de midscheepse diepgang (md) bepaald onder (a) van dit lid, een trim achterover toe te passen van niet meer dan 0,015 L; en

(c) de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan noodzakelijk is voor de volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).

3. Ballastwater dient in geen geval in ladingtanks te worden vervoerd, behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en gelooft volgens het bepaalde in Voorschrift 9 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, en er dient aantekening van te worden gehouden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

4. Wanneer het nieuwe ruwe olietankschepen betreft mag de aanvullende ballast, toegestaan ingevolge het bepaalde in het derde lid van dit Voorschrift, alleen worden vervoerd in ladingtanks indien deze vóór vertrek uit een loshaven of ligplaats zijn schoongemaakt met ruwe olie overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 B van deze Bijlage.

5. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid van dit Voorschrift dienen de gescheiden ballasttoestanden van olietankschepen met een lengte van minder dan 150 meter ten genoegen van de Administratie te zijn.

6. Op elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer dient een methode voor schoonmaken van de ladingtanks te worden toegepast waarbij gebruik wordt gemaakt van het wassen met ruwe olie. De Administratie dient, binnen één jaar nadat het tankschip voor de eerste maal wordt gebruikt voor het vervoer van ruwe olie, of, indien dit tijdstip later valt, bij het einde van de derde reis waarop ruwe olie, geschikt voor de ruwe olie wasmethode, wordt vervoerd, de nodige maatregelen te nemen om ervan

verzekerd te zijn dat de methode volledig voldoet aan de vereisten van Voorschrift 13 B van deze Bijlage. Tenzij een dergelijk olietankschip ruwe olie vervoert die niet geschikt is voor de ruwe olie wasmethode, dient het olietankschip de methode toe te passen in overeenstemming met de vereisten van voornoemd Voorschrift.

Bestaande ruwe olietankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton en meer

7. Behoudens het bepaalde in het achtste en negende lid van dit Voorschrift moet elk bestaande ruwe olietankschip van 40.000 ton draagvermogen en meer zijn voorzien van gescheiden ballasttanks en voldoen aan de vereisten van het tweede en derde lid van dit Voorschrift vanaf de datum van inwerkingtreding van dit Protocol.

8. Bestaande ruwe olietankschepen als bedoeld in het zevende lid van dit Voorschrift mogen, in plaats van te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, een ladingtank wasmethode toepassen waarbij gebruik wordt gemaakt van het wassen met ruwe olie in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 B van deze Bijlage, tenzij de ruwe olietanker bestemd is om gebruikt te worden voor het vervoer van ruwe olie die ongeschikt is voor de ruwe olie wasmethode.

9. Bestaande olietankschepen als bedoeld in het zevende of achtste lid van dit Voorschrift mogen, in plaats van te zijn uitgerust met gescheiden ballasttanks of de ladingtank wasmethode toe te passen waarbij gewassen wordt met ruwe olie, aangewezen schone ballasttanks gebruiken, in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 A van deze Bijlage, gedurende het navolgende tijdvak:

(a) ruwe olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton en meer: tot twee jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, en

(b) ruwe olietankschepen met een draagvermogen van meer dan 40.000 en minder dan 70.000 ton: tot vier jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol.

Bestaande produktentankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton en meer

10. Vanaf de datum van inwerkingtreding van dit Protocol dient elk bestaand produktentankschip met een draagvermogen van 40.000 ton en meer te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks en te voldoen aan de vereisten in het tweede en derde lid van dit Voorschrift, of, naar keuze, de aangewezen schone ballasttanks-methode toe te passen in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 A van deze Bijlage.

Een olietankschip gekwalificeerd als een gescheiden ballasttankschip.

11. Elk olietankschip dat niet behoeft te worden voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met het eerste, zevende of tiende lid van dit Voorschrift, kan echter worden gekwalificeerd als gescheiden ballasttankschip indien het schip voldoet aan de vereisten van respectievelijk het tweede en derde of vijfde lid van dit Voorschrift.

Voorschrift 13 A

Voorschriften voor Olietankschepen met Aangewezen Schone Ballast Tanks

1. Een olietankschip dat aangewezen schone ballasttanks gebruikt in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13(9) of (10) van deze Bijlage, dient voldoende tankcapaciteit, uitsluitend aangewezen voor het vervoeren van schone ballast zoals omschreven in Voorschrift 1 (16) van deze Bijlage, te bezitten om te voldoen aan de vereisten in het tweede en derde lid van Voorschrift 13 van deze Bijlage.
2. De voorzieningen en operationele werkwijze voor aangewezen schone ballasttanks dienen te voldoen aan de vereisten vastgesteld door de Administratie. Deze vereisten moeten tenminste omvatten alle voorzieningen van de specificaties voor Olie Tankschepen met Aangewezen Schone Ballast Tanks zoals aangenomen in Resolutie 14 van de Internationale Conferentie voor Tanker Veiligheid en Voorkoming van Verontreiniging, 1978, en zoals deze herzien kan worden door de Organisatie.

3. Een olietankschip dat aangewezen schone ballasttanks gebruikt moet zijn uitgerust met een oliegehaltemeter, goedgekeurd door de Administratie op basis van de specificaties aanbevolen door de Organisatie*, die controle van het oliegehalte van het ballastwater dat geloosd wordt mogelijk maakt. De oliegehaltemeter mag niet later worden aangebracht dan tijdens het eerste vastgestelde bezoek aan een scheepswerf volgend op de inwerkingtreding van dit Protocol. Totdat de oliegehaltemeter is aangebracht moet, onmiddellijk voordat ballast geloosd wordt, door middel van een onderzoek van het ballastwater in aangewezen tanks worden vastgesteld dat vermenigving met olie niet heeft plaatsgevonden.

4. Elk olietankschip uitgerust met aangewezen schone ballasttanks moet zijn voorzien van:

* Zie „Aanbeveling voor Internationale Uitvoering en Test Specificaties voor Olie-Waterafscheiders en Oliegehaltemeters” aangenomen door de Organisatie in Resolutie A 393 (X).

- (a) een Aangewezen Schoon Ballast Tank Handboek waarin het systeem beschreven staat en dat de operationele werkwijze aangeeft. Dit handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en moet alle informatie bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in het tweede lid van dit Voorschrift. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het aangewezen schone ballasttanksysteem beïnvloedt dient het handboek overeenkomstig te worden herzien; en

- (b) een Aanvulling op het Oliejournaal, genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, en zoals dat wordt beschreven in Aanvulling 1 op Aanhangsel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend bevestigd zijn aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 B

Vereisten voor de Ruwe Olie Wasmethode

1. Elk systeem voor het wassen met ruwe olie dat vereist is in gevolge Voorschrift 13 (6) en (8) van deze Bijlage moet voldoen aan het bepaalde in dit Voorschrift.
2. De installatie om met ruwe olie te wassen met de bijbehorende uitrusting en voorzieningen moet voldoen aan de vereisten gesteld door de Administratie. Deze vereisten dienen ten minste te bevatten alle voorzieningen vermeld in de Specificatie voor het Ontwerp, Werkwijze en Controle van Ruwe Olie Wassystemen aangenomen in Resolutie 15 van de Internationale Vergadering voor Tanker Veiligheid en Voorkoming van Verontreiniging, 1978, en zoals deze herzien kunnen worden door de Organisatie.
3. Een inert-gasinstallatie moet zijn aangesloten op elke tank en sloptank in overeenstemming met de betreffende Voorschriften van Hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, zoals gewijzigd en aangevuld bij het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974.
4. Met betrekking tot het ballasten van ladingtanks dienen voldoende ladingtanks met ruwe olie te zijn gewassen alvorens de ballastreis aanvangt zodat, rekening houdend met het vaarschema van het tankschip en de te verwachten weersomstandigheden, ballastwater alleen wordt vervoerd in tanks die met ruwe olie zijn gewassen.
5. Elk olietankschip uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie moet zijn voorzien van:
 - (a) een handboek waarin het systeem en de uitrusting beschreven staat en waarin de werkwijze wordt uiteengezet. Dit handboek dient

ten genoegen van de Administratie te zijn en moet alle informatie bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in lid 2 van dit Voorschrift. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het systeem voor het wassen met ruwe olie beïnvloedt dient het handboek overeenkomstig te worden herzien; en

(b) een Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, welke Aanvulling wordt beschreven in Aanvulling 2 op Anhangsel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend zijn bevestigd aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 C

Bestaande tankschepen ingezet op bepaalde reizen

1. Behoudens het bepaalde in het tweede en derde lid van dit Voorschrift, zijn Voorschrift 13 (7) tot (10) van deze Bijlage niet van toepassing op een bestaand olietankschip dat alleen wordt ingezet op bepaalde reizen tussen:

- (a) havens of ligplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Protocol,
- (b) havens of ligplaatsen van Staten die Partij zijn bij dit Protocol, of wanneer:
 - (i) de reis geheel plaatsvindt binnen een Bijzonder Gebied als omschreven in Voorschrift (10) (1) van deze Bijlage, of
 - (ii) de reis geheel plaatsvindt binnen andere grenzen vastgesteld door de Organisatie.

2. Het bepaalde van het eerste lid van dit Voorschrift is slechts van toepassing wanneer de havens of ligplaatsen waar lading wordt ingenomen voor dergelijke reizen, zijn voorzien van ontvangstinrichtingen die toereikend zijn voor het ontvangen en verwerken van alle ballast en tankwaswater van olietankschepen die van deze havens of ligplaatsen gebruik maken, en aan de navolgende voorwaarden is voldaan:

- (a) behoudens de uitzonderingen vervat in Voorschrift 11 van deze Bijlage moet alle ballastwater, schoon ballastwater en residuen van het tankwassen daarbij inbegrepen, aan boord worden gehouden en de aantekening in het betreffende Deel van de Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in het derde lid van dit Voorschrift wordt geïdentificeerd door de bevoegde autoriteit van de Havenstaat;
- (b) tussen de Administratie en de Regeringen van de Havenstaten genoemd in de sub-leden (1) (a) of (b) van dit Voorschrift moet overeenstemming zijn bereikt met betrekking tot het gebruik van een bestaand olietankschip op een bepaalde reis;
- (c) de toereikendheid van de ontvangstinrichting in voornoemde havens en ligplaatsen dient, overeenkomstig de van toepassing zijnde

bepalingen van deze Bijlage en voor de strekking van dit Voorschrift, te zijn goedgekeurd door de Regeringen van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, en waarin deze havens en ligplaatsen zijn gelegen; en

(d) op het Internationaal Certificaat ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie dient te worden aangetekend dat het olietankschip uitsluitend wordt gebezigd voor die bepaalde reizen.

3. Elk olietankschip ingezet op bepaalde reizen moet zijn voorzien van een Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, en zoals dat wordt beschreven in Aanvulling 3 op Anhangsel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend bevestigd zijn aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 D

Bestaande Olietankschepen met speciale Ballast Voorzieningen

1. Wanneer een bestaand olietankschip zodanig is gebouwd of op een zodanige manier wordt gebruikt dat te allen tijde is voldaan aan de vereisten van minimum diepgang en trim zoals gegeven in Voorschrift 13 (2) van deze Bijlage zonder dat ballastwater gebruikt behoeft te worden, wordt de tanker geacht te voldoen aan de eisen betreffende gescheiden ballasttanks genoemd in Voorschrift 13 (7) van deze Bijlage, mits aan alle navolgende voorwaarden is voldaan:

- (a) de werkwijze en ballastvoorzieningen dienen te zijn goedgekeurd door de Administratie;

- (b) tussen de Administratie en de Regeringen van Havenstaten die Partij zijn bij dit Protocol moet overeenstemming zijn bereikt betreffende de vereisten aangaande de diepgang en de trim die door de werkwijze worden verkregen;

- (c) op het Internationaal Certificaat ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie moet zijn aangetekend dat het olietankschip met speciale ballastvoorzieningen vaart.

2. Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd, behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 9 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, en er dient aantekening van te worden gehouden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

3. Een Administratie die een aantekening op een certificaat maakt overeenkomstig sub-lid (1) (c) van dit Voorschrift dient de bijzon-

derheden daarvan mee te delen aan de Organisatie ter verspreiding onder de Partijen bij dit Protocol.

Voorschrift 13 E

Beschermende plaatsing van gescheiden ballastruimen

1. Op elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer en op elk nieuw produktentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton en meer dienen de binnen het lading-tankgedeelte aangebrachte gescheiden ballasttanks, van de vereiste inhoud die noodzakelijk is teneinde te kunnen voldoen aan de eisen van Voorschrift 13 van deze Bijlage, te zijn geplaatst in overeenstemming met het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid van dit Voorschrift teneinde een zekere mate van bescherming te bieden tegen het uitstromen van olie ingeval van strandings- of aanvaring.

2. Gescheiden ballasttanks en ruimten binnen het ladingtank-gedeelte (Lt), geen olietanks zijnde, dienen zodanig te zijn geplaatst dat aan de volgende eisen wordt voldaan:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_1(B + 2D)]$$

waarin:

PA_c = voor elke gescheiden ballasttank of ruimte, geen olietank zijnde: de verticale projectie van het oppervlak van de zijbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m²,

PA_s = voor elke zodanige tank of ruimte: de horizontale projectie van het oppervlak van de vlakbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m²,

L_1 = lengte tussen het voorste en achterste begrenzingsschot van de ladingtanks in m,

B = grootste breedte van het schip in m, zoals omschreven in het eenentwintigste lid van Voorschrift 1 van deze Bijlage,

D = holte naar de mal, verticaal gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde in m. Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, moet de holte naar de mal gemeten worden tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenkant der balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant der spanten.

J = 0,45 voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton; 0,30 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton en meer, behoudens het gestelde in het derde lid van dit Voorschrift. Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen moet de waarde van „J” door lineaire interpolatie worden bepaald.

Waar in dit Voorschrift de in dit lid vermelde symbolen voorkomen hebben zij de betekenis zoals omschreven in dit lid.

3. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton en meer mag de waarde van „J” als volgt worden vermindert:

$$J_{\text{red}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ of } 0,2, \text{ welke van deze waarden het grootste is,}$$

waarin:

a = 0,25 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton

a = 0,40 voor olietankschepen met een draagvermogen van 300.000 ton

a = 0,50 voor olietankschepen met een draagvermogen van 420.000 ton en meer.

Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen moet de waarde van „a” door lineaire interpolatie worden bepaald.

O_c = als omschreven in Voorschrift 23 (1) (a) van deze Bijlage

O_s = als omschreven in Voorschrift 23 (1) (b) van deze Bijlage

O_A = de toelaatbare hoeveelheid uitgestroomde olie zoals voorgeschreven in Voorschrift 24 (2) van deze Bijlage.

4. Bij de vaststelling van de waarden van PA_c en PA_s voor gescheiden ballasttanks en -ruimten, geen olietanks zijnde, is het volgende van toepassing:

(a) De kleinste breedte van elke zijtank of ruimte die zich over de volle hoogte van de scheepszijde, dan wel van het dek tot de bovenzijde van de dubbele bodem uitstrekt, mag niet minder zijn dan 2 m. De breedte dient binnenboord te worden gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens.

Indien de aanwezige breedte geringer is mag de betreffende zijtank of ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak „ PA_c ” niet in rekening worden gebracht; en

(b) De kleinste hoogte van elke dubbele bodemtank of ruimte moet gelijk zijn aan B/15 of 2 m, welke van deze waarden de kleinste is. Indien de aanwezige hoogte geringer is mag de betreffende (dubbele) bodemtank of ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak „ PA_s ” niet in rekening worden gebracht.

De kleinste breedte en hoogte van zijtanks en dubbele bodemtanks dient te worden gemeten buiten het kimoppervlak; de kleinste breedte moet, indien bij de overgang van huidbeplating naar dekbeplating een rondgezette plaat wordt toegepast, worden gemeten buiten het door deze rondgezette plaat gevormde oppervlak.

Voorschrift 14 – Geen wijziging

Voorschrift 15

In de bestaande tekst van dit Voorschrift dient de verwijzing naar „(1973)“ met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, te vervallen.

Voorschriften 16 en 17 – Geen wijziging

Voorschrift 18

Inrichtingen aan boord van olietankschepen voor pompen, pijpleidingen en lozen

Leden 1 tot en met 4 – Geen wijziging.

De volgende leden worden toegevoegd aan de bestaande tekst:

5. Elk nieuw olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de navolgende vereisten:

- (a) het schip moet zijn uitgerust met olieleidingen die zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt teruggebracht; en
- (b) voorzieningen dienen te zijn getroffen teneinde alle ladingpompen en alle ladingleidingen waar nodig na afloop van de lossing leeg te trekken door een stripping aansluiting. Het moet mogelijk zijn de stripping opbrengst zowel naar de wal als naar een ladingtank of slooptank over te brengen. Voor lossing naar de wal moet een aparte leiding met een kleine diameter zijn aangebracht die is verbonden aan de walzijde van de afsluiters in het scheepsmanifold.

6. Elk bestaand olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of moet zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, of aangewezen schone ballasttanks toepast moet voldoen aan de bepalingen onder b van het vijfde lid van dit Voorschrift.

Voorschrift 19 – Geen wijziging

Voorschrift 20

In de bestaande tekst van dit Voorschrift dient de verwijzing naar „(1973)“ met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, te vervallen.

Voorschriften 21 tot en met 25 – Geen wijziging

Bijlage I – LIJST VAN OLIESOORTEN

Geen wijziging

Aanhangsel II – MODEL VAN HET CERTIFICAAT

Het bestaande Model van het Certificaat wordt vervangen door het navolgende Model:

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 behorende bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973), namens de Regering van

.....
(volledige vermelding van het betrokken land)

door
(volledige vermelding van de persoon of instantie
terzake bevoegd ingevolge de bepalingen van het
Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973))

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letter	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen

Type van het schip:

Tankschip voor ruwe olie *

Produkten Tankschip *

Ruwe Olie/Produkten Tankschip *

Schip, geen olietankschip zijnde, met ladingtanks vallend onder Voorschrift 2, (2) van Bijlage I bij dit Protocol *

Ander schip dan bovengenoemd *

Datum van het contract voor de bouw of voor een belangrijke verbouwing:

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond, of waarop een belangrijke verbouwing werd aan-gevangen:

Datum van oplevering, of voltooiing van een belangrijke verbouwing:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL A - ALLE SCHEPEN

Het schip is uitgerust met:

voor schepen met een bruto-tonnage van 400 ton en meer:

- (a) apparatuur voor olie-waterafscheiding * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 100 delen per miljoen) of
- (b) een oliefiltersysteem * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte niet hoger dan 100 delen per miljoen)

voor schepen met een bruto-tonnage van 10.000 ton en meer:

- (c) een systeem voor het bewaken en regelen van olielozing * (naast de apparatuur sub (a) of (b) hierboven) of
- (d) apparatuur voor olie-waterafscheiding en een oliefiltersysteem * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte niet hoger dan 15 delen per miljoen) in plaats van de apparatuur bedoeld sub (a) of (b).

Bijzonderheden omtrent de bepalingen waarvan vrijstelling is verleend zoals bedoeld in Voorschrift 2, (2), en Voorschrift 2, (4), onder (a) van Bijlage I bij dit Protocol.

Opmerkingen:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekening voor bestaande schepen *

Ondergetekende verklaart dat de uitrusting van dit schip thans voldoet aan de voorschriften van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie, 1973, geldend voor bestaande schepen **

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats van aantekening
Datum van aantekening
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

* Deze aantekening behoeft slechts te worden aangetekend op het eerste Certificaat dat aan een schip wordt uitgereikt.

** De tijdsduur na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol waarbinnen apparatuur voor olie-waterafscheiding, een systeem voor het regelen van olielozing, een oliefiltersysteem en/of sloplankvoorzieningen moeten zijn aangebracht is aangegeven in Voorschrift 13 A (3), 15 (1) en 16 (4) van dit Protocol.

DEEL B – OLJETANKSCHEPEN *

Laadvermogen van het schip (m³)	Draagvermogen van het schip (tonnen van 1000 kg)	Lengte van het schip (m)

Hierbij wordt verklaard dat dit schip is gebouwd, uitgerust en dient te worden gebruikt in overeenstemming met het navolgende:

1. Dit schip:

- (a) moet zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan **
- (b) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met **
- (c) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met, doch voldoet aan **

het bepaalde in Voorschrift 24 van Bijlage I van dit Protocol.

2. Dit schip:

- (a) moet zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan **
 - (b) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met **
- het bepaalde in Voorschrift 13 E van Bijlage I van dit Protocol.

3. Dit schip:

- (a) moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met en voldoet aan **
- (b) behoeft niet te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met **
- (c) behoeft niet te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met, doch voldoet aan **

* Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor afwisselend vervoer van aardolie en stortladingen; de van toepassing zijnde rubrieken dienen te worden ingevuld voor schepen, geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk met een totale capaciteit van 200 m³ of meer.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

- (d) is in overeenstemming met Voorschrift 13 C of 13 D van Bijlage I van dit Protocol, en zoals nader vermeld in Deel C van dit Certificaat, vrijgesteld van *

het vereiste in Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol.

- (e) is uitgerust met een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 B van Bijlage I van dit Protocol in plaats van te zijn uitgerust met gescheiden ballasttanks *

- (f) is uitgerust met aangewezen schone ballasttanks overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 A van Bijlage I van dit Protocol in plaats van te zijn uitgerust met hetzij gescheiden ballasttanks hetzij een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen *

4. Dit schip:

- (a) moet zijn uitgerust met een systeem om aangewezen tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen, in overeenstemming met en voldoet aan *
- (b) behoeft niet te zijn uitgerust met een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen in overeenstemming met *

de vereisten in het zesde lid van Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol.

Gescheiden Ballasttanks **

De gescheiden ballasttanks zijn als volgt verdeeld:

Tank	Inhoud (m³)	Tank	Inhoud (m³)

* Doorhalen wat niet van toepassing is.
** Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.

Aangewezen Schone Ballasttanks *

Dit schip gebruikt aangewezen schone ballasttanks tot
(datum)
in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 13 A van
Bijlage I van dit Protocol.

De navolgende tanks zijn aangewezen als schone ballasttanks:

Tank	Inhoud (m ³)	Tank	Inhoud (m ³)

Handboek *

Hierbij wordt verklaard dat aan dit schip is uitgereikt:

- (a) een geldig aangewezen Schoon Ballast Tank Handboek in over-
eenstemming met Voorschrift 13 A van Bijlage I van dit Proto-
col **
- (b) een geldig Handboek betreffende de Werkwijze en Uitrustings-
bij het Wassen met Ruwe Olie in overeenstemming met Voor-
schrift 13 B van Bijlage I van dit Protocol **

Waarmaking van het geldige Handboek

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Waarmaking van het geldige Handboek

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

* Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.
** Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL C – VRIJSTELLINGEN *

Hierbij wordt verklaard dat dit schip:

- (a) uitsluitend wordt gebruikt voor reizen tussen
en in overeenstemming met Voorschrift
13 C van Bijlage I van dit Protocol **; of
- (b) vaart met speciale ballast, in overeenstemming met Voorschrift
13 D van Bijlage I van dit Protocol **
- en dientengevolge is vrijgesteld van het bepaalde in Voorschrift 13
van Bijlage I van dit Protocol.

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Hierbij wordt verklaard:

dat het schip is onderzocht in overeenstemming met het bepaalde
van Voorschrift 4 van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorende
bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging
door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van olie-
verontreiniging; en

dat uit het onderzoek is gebleken dat de bouw, uitrustingsystemen,
installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de staat
van onderhoud in alle opzichten voldoende is, alsmede dat het schip
voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage I van
voornoemd Protocol.

Dit Certificaat blijft geldig tot onder
voorbewoud van tussentijds (e) onderzoek (en) met tussenpozen van
.....
Uitgereikt te
(Plaats van uitgifte van Certificaat) 19....
.....
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

* Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.
** Doorhalen wat niet van toepassing is.

Tussentijds onderzoek

Hierbij wordt verklaard dat bij een tussentijds onderzoek zoals omschreven in Voorschrift 4 (1) (c) van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, werd geconstateerd dat dit schip en de staat van onderhoud ervan voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen van dat Protocol.

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
Het volgende tussentijds onderzoek moet worden
gehouden

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
Het volgende tussentijds onderzoek moet worden
gehouden
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
Het volgende tussentijds onderzoek moet worden
gehouden
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)
Plaats
Datum
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Aanhangsel III

MODEL VAN HET OLIEJOURNAAL

De navolgende modellen van Aanvullingen op het Oliejournaal worden aan het bestaande model toegevoegd:

Aanvulling 1

MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL VOOR OLIE TANKSCHEPEN UITGERUST MET AANGEGEZEEN SCHONE BALLASTTANKS *

Naam van het schip
Onderscheidingsnummer of letters
Totaal laadvermogen kubieke meters
Totale aangewezen schone ballast
capaciteit kubieke meters
De navolgende tanks zijn aangewezen als schone ballasttanks

Tank	Inhoud (m ³)	Tank	Inhoud (m ³)

NOOT: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Oliejournaal.

* Deze Aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van olietankschepen die zijn uitgerust met aangewezen schone ballasttanks in overeenstemming met Voorschrift 13 A van Bijlage I van het Protocol van 1978, behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973. De overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden vermeld.

A. Ballasten van aangewezen schone ballasttanks

101.	Aanduiding van geballaste tank (s)		
102.	Datum en bestek van het schip bij het innemen van water bestemd voor spoelen, of havenballast, in de aangewezen schone ballast-tank (s)		
103.	Datum en bestek van het schip tijdens het spoelen van pompen en leidingen naar de sloptank		
104.	Datum en bestek van het schip tijdens het innemen van aanvullend ballastwater in de aangewezen schone ballast-tank (s)		
105.	Datum, tijd en bestek van het schip bij het sluiten van (a) afsluiters naar sloptank (b) afsluiters naar ladingtanks (c) andere afsluiters van invloed op het schone ballast systeem		
106.	Ingenomen hoeveelheid schone ballast		

De ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, aansluiting van ladingtanks en leidingen en verbindingen tussen tanks werden afgesloten na de beëindiging van het ballasten van de schone ballasttanks.

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

B. Uitpompen van schone ballast

107.	Aanduiding van tank (s)		
108.	Datum, tijd en bestek bij aanvang van het uitpompen van schone ballast (a) in zee, of (b) naar een ontvangst-installatie		
109.	Datum, tijd en bestek aan het eind van het uitpompen		
110.	Hoeveelheid uitgepompt (a) in zee of (b) naar de ontvangstinstallatie		
111.	Werd het ballastwater gecontroleerd op olieverontreiniging vóór uitpompen?		
112.	Werd het uitpompen bewaakt door een oliehaltemeter?		
113.	Was er enige aanwijzing van olieverontreiniging van het ballastwater vóór of gedurende het uitpompen?		
114.	Datum en bestek van het schip tijdens het spoelen van de pompen en leidingen na het laden		
115.	Datum, tijd en bestek van het schip bij het sluiten van (a) afsluiters naar sloptank (b) afsluiters naar ladingtanks (c) andere afsluiters van invloed op het schone ballastsysteem		
116.	Hoeveelheid verontreinigd water overgebracht naar sloptank (s). (aanduiding van sloptank (s))		

De ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiter, alle afsluiter van leidingen en verbindingen tussen aansluitingen van ladingtanks en leidingen en verbindingen tussen tanks waren afgesloten na het beëindigen van het uitpompen van schone ballast en dat de pomp en leidingen bestemd voor schone ballast operaties behoorlijk schoongemaakt waren na beëindiging van het uitpompen van de schone ballast.

Datum van aantekening
Verantwoordelijke officier
Kapitein

Aanvulling 2

MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL
VOOR RUWE OLIE TANKSCHEPEN DIE ZIJN VOORZIEN
VAN EEN SYSTEEM VOOR HET WASSEN VAN TANKS
MET RUWE OLIE *

Naam van het schip
Onderscheidingsnummer of letters kubieke meters
Totaal laadvermogen
Reis van naar (datum) (haven(s)) (datum)

NOTEN: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Olie-journaal.
De ladingtanks die met ruwe olie worden gewassen, moeten die tanks zijn die staan vermeld in het Handboek vereist ingevolge Voorschrift 13 B, 5 (a), van dit Protocol.
Voor iedere gewassen of met water gespoelde tank dient een aparte kolom te worden gebruikt.

* Deze aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van ruwe olie tankschepen die een ladingtank schoonmaakmethode toepassen waarbij met ruwe olie wordt gewassen, in overeenstemming met Voorschrift 13 B van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973. Bijzonderheden betreffende het ballasten en ontballasten en de overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden vermeld.

A. Wassen met ruwe olie

201.	Datum en haven waar het wassen met ruwe olie werd uitgevoerd, of indien het plaatsvond tussen twee loshavens, het bestek van het schip		
202.	Aanduiding van de gewassen tank (s) (zie Noot 1)		
203.	Aantal gebruikte machines		
204.	Aanvang wassen (a) datum en tijd (b) ullage		
205.	Gevolgd waspatroon (zie Noot 2)		
206.	Druk in de wasleiding		
207.	Beëindiging of het stoppen met wassen (a) datum en tijd (b) ullage		
208.	Opmerkingen		

De tanks zijn gewassen in overeenstemming met de programma's zoals vermeld in het Handboek (zie Noot 3) en na beëindiging droog bevonden.

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier
Kapitein

Noot 1 Wanneer niet tegelijkertijd met alle in de tank aangebrachte machines kan worden gewerkt, zoals beschreven in het Handboek, dient de sectie welke wordt gewassen te worden aangeduid, bijv. no. 2 midden, voorste sectie.

Noot 2 Overeenkomstig het gestelde in het Handboek dient te worden aangegeven of een enkelvoudig of meervoudig wasprogramma wordt toegepast. Indien een meervoudig wasprogramma wordt toegepast dient de verticale hoek waarop de machines zijn ingesteld, en het aantal malen dat deze hoek bestreken wordt, voor het betreffende onderdeel van het programma te worden aangegeven.

Noot 3 Wanneer de programma's zoals vermeld in het Handboek niet worden uitgevoerd, moeten de bijzonderheden worden aangetekend onder Opmerkingen.

B. Het met water wassen of spoelen van de tankbodems

209.	Datum en bestek van het schip tijdens het wassen of spoelen			
210.	Aanduiding van tank (s) en datum			
211.	Hoeveelheid gebruikt water			
212.	Overgebracht naar: (a) ontvangstinstallaties (b) sloptank (s) (aanduiding van sloptank (s))			

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

Aanvulling 3

MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL VOOR OLJETANKSCHEPEN UITSLUITEND INGEZET OP BIJZONDERE REIZEN *

Naam van het schip
 Onderscheidingsnummer of letters
 Totaal laadvermogen kubieke meters
 Totale ballastcapaciteit vereist ingevolge het bepaalde in het tweede en derde lid van Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol
 Reizen van naar
 (haven (s)) (haven (s))

NOOT: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Oliejournaal.

A. Innemen van ballastwater

301.	Aanduiding van geballaste tank (s)			
302.	Datum en bestek tijdens het ballasten			
303.	Totale hoeveelheid ballastwater in kubieke meters			
304.	Wijze van berekening van de hoeveelheid ballast			
305.	Opmerkingen			
306.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
307.	Datum en handtekening van de kapitein			

* Deze aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van olietankschepen ingezet op bijzondere reizen overeenkomstig Voorschrift 13 C van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, en dient ter vervanging van de Secties (d), (f), (g) en (i) van het Oliejournaal. De overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden aangetekend.

B. Herverdeling van het ballastwater over het schip

308.	Reden van de herverdeling			
309.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
310.	Datum en handtekening van de kapitein			

C. Lozen van ballastwater naar de ontvangstininstallatie

311.	Datum en haven (s) waar het ballastwater is geloosd			
312.	Naam of aanduiding van de ontvangstininstallatie			
313.	Totale hoeveelheid geloosd ballastwater in kubieke meters			
314.	Wijze van berekening van de hoeveelheid ballast			
315.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
316.	Datum en handtekening van de kapitein			
317.	Datum, handtekening en stempel van de haven-autoriteit			

Bijlage II

VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEHEERSEN VAN
VAN VERONTREINIGING DOOR SCHADELIJKE
VLOEISTOFFEN IN BULK

Geen wijziging

Bijlage III

VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR SCHADELIJKE STOFFEN DIE
OP ZEE WORDEN VERVOERD IN VERPAKTE FORM, OF IN
VRACHTCONTAINERS, LOSSE TANKS OF IN TANKWAGENS
VOOR WEG- EN SPOORWEGVERVOER

Geen wijziging

Bijlage IV

VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR SANITAIR AFVAL VAN
SCHEPEN

Geen wijziging

Bijlage V

VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR VUILNIS VAN SCHEPEN

Geen wijziging

PROTOCOLE DE 1978 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973
POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

RECONNAISSANT que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires,

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer encore la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment par les pétroliers, ainsi que la lutte contre cette pollution,

RECONNAISSANT EN OUTRE la nécessité de mettre en oeuvre les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui figurent à l'Annexe I de cette convention aussi rapidement et de manière aussi étendue que possible,

CONSIDERANT TOUTEFOIS qu'il est nécessaire d'ajourner l'application de l'Annexe II de cette convention jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre technique auront été résolus de façon satisfaisante,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser ces objectifs est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions :

a) du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole; et

b) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée "la Convention"), sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

2. La Convention et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

ARTICLE II

Mise en oeuvre de l'Annexe II de la Convention

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) de l'article 14 de la Convention, les Parties au présent Protocole conviennent qu'elles ne seront pas liées par les dispositions de l'Annexe II de la Convention pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pendant une période plus longue qui serait décidée à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la protection du milieu marin (ci-après dénommé "le Comité") de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation").

2. Au cours de la période stipulée au paragraphe 1 du présent article, les Parties au présent Protocole ne sont ni astreintes ni habilitées à se prévaloir de privilèges au titre de la Convention en ce qui concerne des questions liées à l'Annexe II de la Convention et toute référence faite aux Parties dans la Convention n'inclut pas les Parties au présent Protocole lorsqu'il s'agit de questions visées par ladite annexe.

ARTICLE III

Communication de renseignements

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 11 de la Convention par le suivant :

- b) la liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour leur compte dans l'application des mesures concernant la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Autorité doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée;

ARTICLE IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 31 mai 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :
- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) adhésion.
2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

ARTICLE V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

ARTICLE VI

Amendements

Les procédures définies à l'article 16 de la Convention pour les amendements aux articles, à une Annexe et à un appendice à une Annexe de la Convention s'appliquent respectivement aux amendements aux articles, à l'Annexe et à un appendice à l'Annexe du présent Protocole.

ARTICLE VII

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire Général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

ARTICLE VIII

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire Général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Dépositaire").

2. Le Dépositaire :

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de toute décision prise en application du paragraphe 1 de l'article II du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE IX

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT A LONDRES ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

Ce Protocole a été signé pour les Etats suivants :
l'Allemagne (République Fédérale), l'Australie,
l'Espagne, les Etats-Unis, la France, le Liberia,
le Mexique, les Pays-Bas, la Pologne, la Suède,
le Royaume-Uni, l'Uruguay.

ANNEXE

MODIFICATIONS ET ADONCTIONS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

ANNEXE I

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Règle 1

Définitions

Paragraphes 1) à 7) - Pas de changement.

Remplacer le texte du paragraphe 8) par le suivant :

8) a) "Transformation importante" désigne une transformation d'un navire existant :

i) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou

ii) qui change le type du navire; ou

iii) qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou

iv) qui entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes du présent Protocole qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la transformation d'un pétrolier existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes pour répondre aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

Paragraphes 9) à 22) - Pas de changement.

Remplacer le texte du paragraphe 23) par le suivant :

23) "Poids lège" désigne le déplacement d'un navire en tonnes métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Paragraphes 24) et 25) - Pas de changement.

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel :

26) Nonobstant les dispositions du paragraphe 6) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13B et 13E et du paragraphe 5) de la règle 18 de la présente Annexe, "pétrolier neuf" désigne un pétrolier :

a) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou

b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er janvier 1980; ou

c) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

d) qui a subi une transformation importante :

i) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou

ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou

iii) qui est achevée après le 1er juin 1982.

Toutefois, aux fins du paragraphe 1) de la règle 13 de la présente Annexe, la définition énoncée au paragraphe 6) de la présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes.

27) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13A, 13B, 13C et 13D et du paragraphe 6) de la règle 18 de la présente Annexe, "pétrolier existant" désigne un pétrolier qui n'est pas un pétrolier neuf tel que défini au paragraphe 26) de la présente règle.

28) "Pétrole brut" désigne tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend :

- a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
- b) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

29) "Transporteur de pétrole brut" désigne un pétrolier affecté au transport de pétrole brut.

30) "Transporteur de produits" désigne un pétrolier affecté au transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut.

Règles 2 et 3 - Pas de changement.

Règle 4

Remplacer le texte de la règle 4 par le suivant :

Visites et inspections

1) Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, est soumis aux visites indiquées ci-après :

a) Avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses systèmes, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions de la présente Annexe. Cette visite permet de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité, mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

c) Une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du Certificat. Cette visite permet de vérifier que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les systèmes de lavage au pétrole brut, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du Certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le Certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires sont portées sur le Certificat délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) a) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Autorité prend les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du Certificat. Ces inspections permettent de vérifier que le navire et son équipement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Autorité. Lorsque l'Autorité, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne sont pas obligatoires.

- c) Toute Autorité désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites et des inspections comme prévu aux alinéas a) et b) du présent paragraphe doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :
- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
 - ii) effectuer des visites et des inspections si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Autorité notifie à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée afin qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole pour l'information de leurs fonctionnaires.

- d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du Certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement 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 et l'Autorité doit être informée immédiatement; 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 apporter 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 de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans danger excessif pour le milieu marin.

- e) Dans tous les cas, l'Autorité intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et de l'inspection et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- 4) a) Le navire et son armement doivent être maintenus dans un état conforme aux prescriptions du Protocole de manière que le navire demeure à tous points apte à prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin.
- b) Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1) de la présente règle, aucun changement autre qu'un simple remplacement de l'équipement et des installations ne doit être apporté sans l'autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.
- c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visées par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre des enquêtes afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1) de la présente règle. Si le navire se trouve dans le port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a été bien fait.

Règles 5, 6 et 7

Dans le texte de ces règles, supprimer toutes les références à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

Remplacer le texte de la règle 8 par le suivant :

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance; toutefois, dans le cas d'un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées pendant une période limitée dont la durée est précisée au paragraphe 9) de la règle 13 de la présente Annexe, la durée de validité du Certificat ne doit pas excéder cette période.

2) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de l'alinéa c) du paragraphe 1) de la règle 4 de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

3) Le Certificat délivré à un navire cesse également d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau Certificat ne doit pas être délivré à moins que le Gouvernement délivrant le nouveau Certificat n'ait la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 4) de la règle 4 de la présente Annexe. 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 pavillon adresse dès que possible à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert ainsi qu'une copie du rapport de visite pertinent, le cas échéant.

Règles 9 à 12 - Pas de changement.

Remplacer le texte de la règle 13 par le suivant :

Règle 13

Citernes à ballast séparé, citernes à ballast propre spécialisées et lavage au pétrole brut

Sous réserve des dispositions des règles 13C et 13D de la présente Annexe, les pétroliers doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

Pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes

1) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2), 3) et 4), ou, le cas échéant, du paragraphe 5), de la présente règle.

2) La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité au cours de voyages sur ballast, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à cargaison pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues aux paragraphes 3) ou 4) de la présente règle. Dans tous les cas, toutefois, la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment d'un voyage, y compris dans les conditions correspondant au poids léger augmenté du ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent à chacune des prescriptions suivantes :

a) le tirant d'eau sur quille au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération une quelconque déformation du navire) n'est pas inférieur à :

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et

c) le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun cas être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

3) Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à cargaison sauf au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe, et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe.

4) Dans le cas des transporteurs de pétrole brut neufs, la quantité de ballast supplémentaire autorisée au paragraphe 3) de la présente règle ne doit être transportée dans des citernes à cargaison que si les citernes en question ont été lavées au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe avant le départ d'un port ou d'un terminal de déchargement d'hydrocarbures.

5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 mètres, doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

6) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité s'engage à s'assurer que le système satisfait pleinement aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citerne a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure. Sauf si le pétrole brut transporté n'est pas utilisable pour le lavage au pétrole brut, ce pétrolier doit faire usage du système dans les conditions énoncées dans ladite règle.

Transporteurs de pétrole brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes

7) Sous réserve des dispositions des paragraphes 8) et 9) de la présente règle, tout transporteur de pétrole brut existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

8) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé, être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de la présente Annexe, à moins que le transporteur de pétrole brut ne soit destiné à transporter du pétrole brut qui ne soit pas utilisable pour le lavage au pétrole brut.

9) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) ou au paragraphe 8) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé ou exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut, être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe, pendant la période suivante :

a) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes, jusqu'à deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

b) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes, jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes

10) A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, tout transporteur de produits existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3)

de la présente règle ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

- 11) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément au paragraphe 1), 7) ou 10) de la présente règle peut toutefois être traité comme un pétrolier à ballast séparé, à condition qu'il satisfasse aux dispositions des paragraphes 2) et 3) ou, le cas échéant, du paragraphe 5) de la présente règle.

Règle 13A

Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées

- 1) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions du paragraphe 9) ou du paragraphe 10) de la règle 13 de la présente Annexe doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini au paragraphe 16) de la règle 1 de la présente Annexe, de manière à satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de la présente Annexe.
- 2) Les dispositions et méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent satisfaire aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour les pétroliers à citernes à ballast propre spécialisées adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 14 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.
- 3) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des spécifications recommandées par

l'Organisation*, permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast rejetée. Le détecteur d'hydrocarbures doit être installé au plus tard lors de la première visite réglementaire du navire-citerne au chantier après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Jusqu'à l'installation du détecteur d'hydrocarbures, il doit être établi, grâce à un examen de l'eau de ballast des citernes spécialisées effectué immédiatement avant le rejet, qu'il n'y a pas eu de pollution par les hydrocarbures.

- 4) Tout pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être pourvu :
 - a) d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant les citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence; et
 - b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 1 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13B

Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

- 1) Tout système de lavage au pétrole brut prévu conformément aux paragraphes 6) et 8) de la règle 13 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

* On se référera à la "Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures" adoptée par l'Organisation dans la résolution A.393(X).

Règle 13C

Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les paragraphes 7) à 10) de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à un pétrolier existant qui effectue uniquement des voyages particuliers entre :

a) des ports ou terminaux situés dans un Etat Partie au présent Protocole, ou

b) des ports ou terminaux d'Etats Parties au présent Protocole lorsque :

i) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale définie au paragraphe 1) de la règle 10 de la présente Annexe, ou

ii) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'Organisation.

2) Les dispositions du paragraphe 1) de la présente règle s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de ces voyages sont équipés d'installations suffisantes pour la réception et le traitement de toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) sous réserve des exceptions prévues à la règle 11 de la présente Annexe, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus du lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la mention dans les sections appropriées du supplément au registre des hydrocarbures auquel il est fait référence au paragraphe 3) de la présente règle est visée par l'autorité de l'Etat du port compétente;

b) l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports mentionnés à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 1) de la présente règle sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier existant pour un voyage particulier;

2) L'installation de lavage au pétrole brut, ainsi que le matériel et les dispositifs connexes, doit être conforme aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 15 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3) Il doit être prévu, dans chaque citerne à cargaison et dans chaque citerne de décantation, un dispositif à gaz inerte conforme aux dispositions appropriées du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et complétée par le Protocole de 1978 relatif à cette convention.

4) En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavées au pétrole brut avant chaque voyage sur ballast, afin que, compte tenu de l'itinéraire du navire-citerne et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

5) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu :

a) d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence; et

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 2 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

- c) la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de la présente Annexe dans les ports ou terminaux mentionnés ci-dessus, aux fins de la présente règle, est approuvée par les Gouvernements des Etats Parties au présent Protocole sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés; et
- d) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement des voyages particuliers.
- 3) Tous les pétroliers qui effectuent des voyages particuliers doivent être pourvus d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe. Ce supplément est reproduit dans le supplément 3 à l'appendice III de la présente Annexe; il doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13D

Pétroliers existants pourvus d'installations pour ballast spécial

- 1) Lorsqu'un pétrolier existant est construit ou exploité de manière à satisfaire en permanence aux prescriptions énoncées en matière de tirant d'eau et d'assiette au paragraphe 2) de la règle 13 de la présente Annexe sans avoir recours à l'emploi d'eau de ballast, il est considéré comme satisfaisant aux prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé énoncées au paragraphe 7) de la règle 13 de la présente Annexe, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies :
- a) les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité;
 - b) un accord est intervenu entre l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports intéressés qui sont Parties au présent Protocole lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation; et
 - c) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier est exploité avec des installations pour ballast spécial.

- 2) De l'eau de ballast ne doit en aucun cas être transportée dans les citernes à hydrocarbures sauf lors des rares voyages où les conditions météorologiques sont tellement défavorables que, de l'avis du capitaine, il est nécessaire de transporter de l'eau de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Cette eau de ballast supplémentaire doit être traitée et rejetée conformément aux prescriptions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à la règle 20 de la présente Annexe.
- 3) Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1) de la présente règle doit en communiquer les détails à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole.

Règle 13E

Localisation défensive des espaces à ballast séparé

- 1) A bord de tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 2), 3) et 4) de la présente règle de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.
- 2) Les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures qui sont compris dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison (L_t) doivent être disposés de manière à satisfaire à la formule suivante :

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

dans laquelle :

PA_c = aire, en mètres carrés, du bordé de muraille pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace autre que les citernes à hydrocarbures, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

PA_s = aire, en mètres carrés, du bordé de fond pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace visé ci-dessus, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

L_t = longueur en mètres entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière des citernes à cargaison,

B = largeur maximale du navire en mètres, telle que définie au paragraphe 21) de la règle 1 de la présente Annexe,

D = creux sur quille en mètres mesuré verticalement au milieu du navire du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire,

J = 0,45 pour les pétroliers de 20 000 tonnes de port en lourd 0,30 pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, sous réserve des dispositions du paragraphe 3) de la présente règle.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de J est obtenue par interpolation linéaire.

Partout où les symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans la présente règle, ils ont le sens défini dans le présent paragraphe.

3) Pour les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, la valeur de J peut être réduite de la manière suivante :

$$J \text{ réduit} = \left[J - \left(a - \frac{0_c + 0_s}{4 \cdot 0_A} \right) \right] \text{ ou } 0,2 \text{ si cette valeur est supérieure.}$$

Dans cette formule : $a = 0,25$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200 000 tonnes

$a = 0,40$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 300 000 tonnes

$a = 0,50$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 420 000 tonnes

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de a est obtenue par interpolation linéaire.

0_c = tel que défini à la règle 23 l) a) de la présente Annexe

0_s = tel que défini à la règle 23 l) b) de la présente Annexe

0_A = fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à la règle 24 2) de la présente Annexe.

4) Pour le calcul de PA_c et PA_s pour les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures, on tient compte de ce qui suit :

a) la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 mètres. La largeur est mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial. Quand la largeur est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace latéral pour le calcul de la zone de protection PA_c ; et

b) le creux vertical minimal de chaque citerne ou espace de double fond doit être égal à $B/15$ ou à 2 mètres, si cette dernière valeur est inférieure. Quand le creux est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace pour le calcul de la zone de protection PA_s .

La largeur et le creux minimaux des citernes latérales et des citernes de double fond sont mesurés sans tenir compte des bouchains et, dans le cas de la largeur minimale, sans tenir compte des gouttières arrondies.

Règle 14 - Pas de changement

Règle 15

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 16 et 17 - Pas de changement

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

Paragraphe 1) à 4) - Pas de changement

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel :

5) Tout pétrolier neuf qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites; et
- b) on doit prévoir des moyens pour vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison en les reliant, s'il y a lieu, à un dispositif d'assèchement. Les résidus provenant de la vidange des conduites et des pompes doivent pouvoir être déversés aussi bien à terre que dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes du collecteur du navire.

6) Tout transporteur de brut existant qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé, équipé d'un système de lavage au pétrole brut ou exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit satisfaire aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 5) de la présente règle.

Règle 19 - Pas de changement

Règle 20

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 21 à 25 - Pas de changement

Appendice I - LISTE D'HYDROCARBURES

Pas de changement

Appendice II - MODELE DE CERTIFICAT

Remplacer le modèle de Certificat actuel par le modèle suivant :

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement
.....
(nom officiel complet du pays)
par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent désigné en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire :

Transporteur de pétrole brut*
Transporteur de produits*
Transporteurs de pétrole brut/de produits*
Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison et visé par le paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I du Protocole*
Navire autre que ceux énumérés ci-dessus*
Date du contrat de construction ou de transformation importante
Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé
Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée

* Rayer les mentions inutiles.

PARTIE A - TOUS NAVIRES

Le navire est équipé :

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux :

- a) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures* (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million) ou
b) d'un système de filtrage des hydrocarbures* (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million)

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- c) d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures* (complémentaire de a) ou de b) ci-dessus) ou

- d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et d'un système de filtrage des hydrocarbures* (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de a) ou de b) ci-dessus.

Détail des exemptions accordées au navire dans le cadre du paragraphe 2) de la règle 2 et de l'alinéa a) du paragraphe 4) de la règle 2 de l'Annexe I du présent Protocole :

.....
.....

Observations :

* Rayer les mentions inutiles.

Clause applicable aux navires existants*

Il est certifié que l'équipement de ce navire est maintenant conforme aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants**

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

PARTIE B - PETROLIERS*

Capacité de transport du navire (m ³)	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Longueur du navire (m)

Il est certifié que ce navire est construit, équipé et tenu d'être exploité comme suit :

1. Ce navire :

- a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions,**
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole,**
- c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions.**

2. Ce navire :

- a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions,**
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole.

* Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

** Rayer les mentions inutiles.

* Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.

** Les délais dans lesquels on doit installer les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les dispositifs de filtrage des hydrocarbures et/ou les ensembles de citernes de décantation après l'entrée en vigueur du Protocole sont stipulés dans les règles 13A 3), 15 1) et 16 4) de l'Annexe I du Protocole.

3. Ce navire :

- a) est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions;*
- b) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole;*
- c) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions;*
- d) conformément aux dispositions de la règle 13C ou 13D de l'Annexe I du Protocole et ainsi qu'il est spécifié dans la partie C du présent Certificat, est exempté des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole;*
- e) est équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni de citernes à ballast séparé;*
- f) est équipé d'un système de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni de citernes à ballast séparé, soit d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut.*

* Rayer les mentions inutiles.

4. Ce navire :

- a) est tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions;*
- b) n'est pas tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole.*

Citernes à ballast séparé**

Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit :

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

Citernes à ballast propre spécialisées**

Ce navire est exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées jusqu'au (date)
conformément aux

prescriptions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole.

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit :

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

* Rayer la mention inutile.

** Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

Manuel*

Il est certifié qu'il existe à bord de ce navire :

- a) un exemplaire à jour du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'Annexe I du Protocole,**
- b) un exemplaire à jour du manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de l'Annexe I du Protocole.**

Attestation de la présence à bord
d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Attestation de la présence à bord
d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

** Rayer la mention inutile.

PARTIE C - EXEMPTIONS*

Il est certifié que ce navire :

- a) effectue uniquement des voyages entre et
....., conformément aux dispositions de
la règle 13C de l'Annexe I du Protocole**; ou
- b) est exploité avec des installations pour ballast spécial,
conformément aux dispositions de la règle 13D de l'Annexe I
du Protocole**

et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 de
l'Annexe I du Protocole.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

** Rayer la mention inutile.

IL EST CERTIFIE

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de ce protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à (lieu de délivrance du Certificat)

le 19.. (signature du fonctionnaire dûment autorisé)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISITE INTERMEDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4 l) c) de l'Annexe I du Protocole de 1978 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de ce protocole.

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Appendice III

MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

Ajouter au modèle actuel les modèles suivants de suppléments au registre des hydrocarbures :

Supplément 1

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES
DES PETROLIERS EXPLOITES AVEC DES CITERNES
A BALLAST PROPRE SPECIALISEES*

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Capacité totale de chargement mètres cubes
Capacité totale des citernes à ballast propre spécialisées mètres cubes
Les citernes suivantes sont désignées en tant que citernes à ballast propre spécialisées :

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

NOTE : Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

A) Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées

101.	Identification de la (des) citerne(s)		
102.	Date et position du navire au moment où l'eau destinée à être utilisée pour le nettoyage par chasse d'eau ou pour le ballastage du navire au port est admise dans la (les) citerne(s) de ballast propre spécialisée(s)		
103.	Date et position du navire au moment où la (les) pompe(s) et les tuyautages sont vidangés dans la citerne de décantation		
104.	Date et position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire est admise dans la (les) citerne(s) à ballast propre spécialisée(s)		
105.	Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre		
106.	Quantité de ballast propre chargée à bord		

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du ballastage des citernes à ballast propre spécialisées.

Date Officier responsable
 Capitaine

B) Rejet de ballast propre

107.	Identification de la (des) citerne(s)		
108.	Date, heure et position du navire au début du rejet de ballast propre a) à la mer, ou b) dans une installation de réception		
109.	Date, heure et position du navire à la fin du rejet à la mer		
110.	Quantité rejetée a) à la mer, ou b) dans une installation de réception		
111.	A-t-on vérifié avant le rejet que l'eau de ballast n'était pas polluée par les hydrocarbures ?		
112.	A-t-on surveillé la teneur du rejet au moyen d'un détecteur d'hydrocarbures ?		
113.	A-t-on relevé des traces d'hydrocarbures dans l'eau de ballast avant le rejet ou au cours de celui-ci ?		
114.	Date et position du navire au moment du nettoyage par chasse d'eau de la pompe et des tuyautages après le chargement		
115.	Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre		
116.	Quantité d'eau polluée déversée dans la (les) citerne(s) de décantation (identifier la (les) citerne(s) de décantation)		

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, toutes les vannes de rejet par-dessus bord, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du rejet de ballast propre et que la (les) pompe(s) et les tuyautages réservés aux opérations de ballast propre ont été convenablement nettoyés à la fin du rejet de ballast propre.

Date Officier responsable
 Capitaine

Supplément 2

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES
 TRANSPORTEURS DE PETROLE BRUT EXPLOITES SELON UNE
 METHODE DE NETTOYAGE DES CITERNES A CARGAISON
 UTILISANT LE LAVAGE AU PETROLE BRUT*

Nom du navire
 Numéro ou lettres distinctifs
 Capacité totale de chargement mètres cubes
 Voyage en
 provenance de à destination de
 (port(s)) (date) (port(s)) (date)

NOTES : Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

Les citernes à cargaison lavées au pétrole brut devraient être celles qui sont spécifiées dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation prescrit par la règle 13B 5) a) du Protocole.

Une colonne distincte devrait être utilisée pour chaque citerne lavée au pétrole brut ou rincée à l'eau.

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut exploités selon une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et est destiné à remplacer la section e) du registre des hydrocarbures. Toutes précisions concernant le ballastage et le déballastage, ainsi que toutes autres informations nécessaires, devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

A) Lavage au pétrole brut

201.	Date et port où le lavage au pétrole brut a été effectué ou position du navire si le lavage a été effectué entre deux ports de déchargement				
202.	Identification de la (des) citerne(s) lavée(s) (voir note 1)				
203.	Nombre d'appareils utilisés				
204.	Commencement du lavage a) date et heure b) niveau				
205.	Méthode de lavage employée (voir note 2)				
206.	Pression dans les conduites utilisées pour le lavage				
207.	Fin ou interruption du lavage a) date et heure b) niveau				
208.	Observations				

Les citernes ont été lavées conformément aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation (voir note 3) et leur assèchement a été vérifié à la fin de l'opération.

Date Officier responsable
Capitaine

Note 1 Lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser simultanément, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation, tous les appareils dont une citerne déterminée est dotée, il conviendrait de préciser quelle est la section lavée au pétrole brut (par exemple, citerne centrale No 2, section avant).

Note 2 Indiquer si la méthode employée est à une seule étape ou à plusieurs étapes, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation. Dans ce dernier cas, indiquer l'arc vertical balayé par les appareils et le nombre de fois que cet arc est balayé au cours de cette étape déterminée du programme.

Note 3 Si l'on ne se conforme pas aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, des précisions doivent être fournies sous la rubrique "Observations".

B) Rincage à l'eau ou nettoyage par chasse d'eau des fonds de citernes

209.	Date et position du navire quand le rincage ou le nettoyage par chasse d'eau a été effectué				
210.	Identification de la (des) citerne(s) et date				
211.	Volume d'eau utilisé				
212.	Déversement dans : a) des installations de réception b) une (des) citerne(s) de décantation (préciser la (les) citerne(s) de décantation utilisée(s))				

Date Officier responsable
Capitaine

Supplément 3

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES
PETROLIERS EFFECTUANT DES VOYAGES PARTICULIERS*

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Capacité totale de chargement mètres cubes
Quantité minimale d'eau de ballast requise
en application des paragraphes 2) et 3) de
la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mètres cubes
Voyages en provenance de à destination de
(port(s)) (port(s))

NOTE : Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre
aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

(174)

A) Chargement de l'eau de ballast

301.	Identification de la (des) citerne(s)				
302.	Date et position du navire au moment du ballastage				
303.	Quantité totale de ballast chargée en mètres cubes				
304.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
305.	Observations				
306.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
307.	Signature du capitaine et date de la signature				

B) Nouvelle répartition de l'eau de ballast à bord du navire

308.	Motif de cette nouvelle répartition				
309.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
310.	Signature du capitaine et date de la signature				

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers conformément aux dispositions de la règle 13C de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires; il est destiné à remplacer les sections d), f), g) et i) du registre des hydrocarbures. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

C) Rejet de l'eau de ballast dans les installations de réception

311.	Date et port(s) où l'eau de ballast a été rejetée				
312.	Nom ou désignation de l'installation de réception				
313.	Quantité totale d'eau de ballast rejetée en mètres cubes				
314.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
315.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
316.	Signature du capitaine et date de la signature				
317.	Signature et cachet du fonctionnaire des autorités portuaires et date				

ANNEXE II

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES
TRANSPORTEES EN VRAC

Pas de changement

ANNEXE III

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR
MER EN COLIS, OU DANS DES CONTENEURS, DES
CITERNES MOBILES, DES CAMIONS-CITERNES
OU DES WAGONS-CITERNES

Pas de changement

ANNEXE IV

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

Pas de changement

ANNEXE V

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES ORDURES DES NAVIRES

Pas de changement