

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

11 JUIN 1971

PROJET DE LOI

portant approbation des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, le 12 mai 1954, telle qu'elle a été modifiée le 11 avril 1962), adoptés à Londres le 21 octobre 1969.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, les annexes, l'acte final et les résolutions, signés le 12 mai 1954 à Londres, ont été approuvés par la loi du 29 mars 1957.

Les premiers amendements à la Convention ont été approuvés par la loi du 14 janvier 1966. Ces amendements, adoptés par une Conférence internationale, réunie en 1962 sous les auspices de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O. M. C. I.), visaient à adapter la Convention originale de telle sorte qu'elle puisse emporter l'adhésion de la grande majorité des États.

Bien que jusqu'à présent quelque 40 États ont souscrit à la Convention, on n'en constate pas moins, dans le monde entier, une aggravation de la pollution résultant de l'accroissement constant du transport de pétrole brut, des ports pétroliers vers les raffineries, par des navires-citernes.

Lorsque ces navires-citernes regagnent les ports pétroliers à vide, c'est-à-dire sur lest, les citernes sont nettoyées avec de l'eau de mer; en outre de grandes quantités d'eau de mer servent à lester temporairement les citernes vides en vue d'améliorer la navigabilité du navire. Ces eaux, qui contiennent des restes d'hydrocarbures, polluent la mer lorsqu'elles sont rejetées.

À l'effet de combattre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures en recourant à des prescriptions plus sévères, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O. M. C. I.) a, au cours de sa

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

11 JUNI 1971

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954 zoals gewijzigd op 11 april 1962), aangenomen te Londen op 21 oktober 1969.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding.

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, de bijlagen, de slotakte en de resoluties, ondertekend op 12 mei 1954 te Londen werd bij de wet van 29 maart 1957 goedgekeurd.

Bij de wet van 14 januari 1966 werden de eerste wijzigingen aan het Verdrag goedgekeurd. Deze wijzigingen, aanvaard door een internationale Conferentie, in 1962 gehouden onder de auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I. M. C. O.), beoogden het oorspronkelijke Verdrag zodanig aan te passen dat het een overgrote meerderheid van Staten zou aanzetten het te aanvaarden.

Alhoewel tot nu toe ongeveer 40 Staten zulks hebben gedaan stelt men toch een toenemende verontreiniging van de zeeën over de ganse wereld vast, veroorzaakt door het steeds toenemend transport van ruwe olie door tankers van olielaadhavens naar de raffinaderijen.

Terwijl de tankers met ledige olietanks terugvaren naar de olielaadhavens i.a.w. op ballastreis, worden deze tanks met zeewater gereinigd, eveneens worden grote hoeveelheden zeewater in ledige olietanks als tijdelijke ballast ingenomen ter verbetering van de zeewaardigheid van het schip. Dit water, bevuild door restanten olie, verontreinigt de zee bij het uitpompen.

Met de bedoeling de verontreiniging van de zee door olie aan de hand van strengere voorschriften tegen te gaan, heeft de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I. M. C. O.) in haar 6^e Algemene Vergadering

6^e Assemblée générale et conformément aux dispositions de l'article XVI de la Convention de 1954, adopté le 21 octobre 1969 les amendements qui sont soumis par le présent projet de loi à l'approbation des Chambres législatives.

II. — Résumé des modifications apportées à la Convention de 1954 telle qu'elle a été amendée par la Convention de 1962.

Article I. — Des expressions ont été modifiées et de nouvelles expressions ont été introduites en fonction des modifications apportées au texte des articles suivants.

Article III. — Interdit de manière générale, tant aux navires-citernes qu'à tout autre navire, de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures. Les zones défendues prévues par les amendements de 1962 sont désormais étendues à toutes les mers. Dans certaines conditions, il est autorisé de rejeter une quantité limitée d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures (dont la teneur maximale en hydrocarbures est prédéterminée).

Article IV. — Il est interdit désormais de rejeter des résidus subsistant après le nettoyage ou l'épuration de fuel-oil ou d'huile de graissage.

Article V. — A l'expiration du délai de douze mois suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1), il n'est plus autorisé de rejeter des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire.

Article VII. — Dans le texte, les expressions « fuel-oil » et « huile diesel lourde » sont remplacées par « hydrocarbures ».

Article IX. — Les mentions à porter sur le registre des hydrocarbures concernent à présent, en plus du rejet des eaux contenant des hydrocarbures et l'élimination des résidus, également toutes les opérations pouvant donner lieu au nettoyage des citernes, notamment le chargement et le déchargement d'hydrocarbures, ainsi que le transfert d'hydrocarbures d'une citerne à l'autre.

Article X. — Le nouveau libellé du § 2 de l'article X précise davantage que le gouvernement de l'Etat dont relève le navire qui est censé avoir enfreint les dispositions de la Convention, est obligé d'informer le Gouvernement dont relève le fonctionnaire qui a constaté l'infraction, ainsi que l'Organisation, de la suite réservée au rapport communiqué.

Annexe A.

L'annexe A est supprimée : les prescriptions actuelles de la Convention, telle qu'elle a été modifiée en 1962, interdisent en effet de manière générale le rejet d'hydrocarbures à moins de 50 milles marins de la côte, cette distance pouvant être portée à 100 milles marins à la demande de l'Etat riverain. En outre, certaines mers font l'objet d'une interdiction absolue (e.a. la Mer du Nord et la Mer Baltique, une partie de l'Océan Atlantique, une partie de la Méditerranée).

Par eau polluée, il faut entendre toute eau dont la teneur en hydrocarbures dépasse 100 p.p.m. (100 parts d'hydrocarbures par million de parts de mélange hydrocarbures + eau).

en overeenkomstig de bepalingen van artikel XVI van het Verdrag van 1954 op 21 oktober 1969 de wijzigingen aangenomen die met het onderhavige ontwerp van wet voor goedkeuring aan het Parlement worden voorgelegd.

II. — Samenvatting van de wijzigingen aan het Verdrag van 1954 zoals het werd geamendeerd door het Verdrag van 1962.

Artikel I. — In functie van de gewijzigde teksten van volgende artikels werden uitdrukkingen gewijzigd en nieuwe uitdrukkingen voorzien.

Artikel III. — Legt algemeen verbod op zowel voor tankers als voor andere schepen olie of oliehoudend water te lozen. De verboden zones voorzien bij de wijzigingen van 1962 worden nu uitgebreid over alle zeeën. Onder bepaalde voorwaarden mag een beperkte hoeveelheid olie of oliehoudend water (waarvoor het maximum oliegehalte bepaald is) geloosd worden.

Artikel IV. — Het lozen van residu, overblijvend na het reinigen of zuiveren van stookolie of smeerolie is niet meer toegelaten.

Artikel V. — Na het verstrijken van twaalf maanden volgende op de datum waarop het Verdrag van kracht wordt voor het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort mag geen oliehoudend mengsel meer uitgedompt worden uit de vullings van een schip.

Artikel VII. — In de tekst worden de uitdrukkingen « stookolie » of « zware dieselolie » vervangen door « olie ».

Artikel IX. — De vermeldingen aan te brengen in het oliejournaal betreffen, buiten het uitpompen van oliehoudend water en het verwijderen van residu's, nu ook alle verrichtingen welke aanleiding kunnen geven tot het reinigen van de tanks o.a. laden en lossen van olie, overbrengen van olie van een tank naar een andere.

Artikel X. — De nieuwe formulering van § 2 van artikel X omschrijft duidelijker dat de Regering van de Staat waartoe het schip behoort dat veronderstelt wordt een inbreuk gepleegd te hebben op de voorschriften van de Conventie, verplicht is de Regering, waartoe de ambtenaar behoort die de inbreuk heeft vastgesteld, alsmede de Organisatie in kennis te stellen van het gevolg dat aan het medegedeeld verslag is gegeven geworden.

Bijlage A.

Deze bijlage vervalt : De huidige voorschriften van de Conventie, zoals deze werd gewijzigd in 1962, verbieden uitpompen van olie in het algemeen tot 50 zeemijl uit de kust, deze strook kan tot 100 zeemijl worden uitgebreid op vraag van de oeverstaat. Bovendien zijn sommige zeeën volledig verboden (o.a. de Noordzee en de Baltische zee, een gedeelte van de Atlantische Oceaan, een gedeelte van de Middellandse zee).

Door bevuild water dient verstaan, water met een oliegehalte van meer dan 100 p.p.m. (100 delen olie per miljoen delen mengsel olie + water).

En dehors des zones susmentionnées, les hydrocarbures peuvent être rejetés dans n'importe quelle concentration.

Les nouveaux amendements à la Convention tendent à une prohibition totale du rejet d'hydrocarbures dans toutes les mers du monde entier. Néanmoins, il est permis de rejeter des quantités extrêmement restreintes de mélanges d'hydrocarbures ou d'hydrocarbures : l'eau polluée ne peut contenir plus de 100 p.p.m. d'hydrocarbures, tandis que le rejet d'hydrocarbures ne provenant pas des citernes de cargaison d'un navire-citerne, peut se faire à condition que le débit de rejet ne dépasse à aucun moment 60 litres d'hydrocarbures par mille marin parcouru par un navire faisant route. En outre, un navire-citerne faisant route ne peut rejeter des hydrocarbures provenant de ses citernes de cargaison qu'en dehors d'une zone côtière de 50 milles marins, et ce avec un débit ne dépassant à aucun moment 60 litres d'hydrocarbures par mille marin parcouru, tandis que la quantité totale d'hydrocarbures rejetée ne peut jamais dépasser 1/15 000 du deadweight (tonnage utile du navire).

Annexe B.

Le registre des hydrocarbures est adapté aux nouvelles dispositions de l'article IX.

Le Gouvernement est convaincu que ces amendements auront pour effet une régression sensible de la pollution des eaux de la mer, sans qu'il en coûte plus cher à certains armateurs; aussi s'attend-il à ce que le Parlement les approuve.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Travaux publics,

J. DE SAEGER.

Le Ministre de la Santé publique,

L. NAMECHE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 31 mars 1971, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres le 12 mai 1954 telle que modifiée le 11 avril 1962), adoptés à Londres, le 21 octobre 1969 », a donné le 26 avril 1971 l'avis suivant :

Pour assurer la concordance immédiate entre les définitions contenues dans l'article premier de la loi du 4 juillet 1962 et celles qui figurent dans les amendements à la convention soumis à l'assentiment des Chambres législatives, il est proposé de compléter le projet par un article 2 introduisant dans la loi précitée de 1962 les définitions nouvelles.

Buiten hogergenoemde zones mag olie in gelijk welke concentratie worden gestort.

De nieuwe wijzigingen aan de Conventie streven een totale prohibitie na van olie uitpompen in alle zeeën over de ganse wereld. Wel wordt in zeer beperkte mate toegelaten oliehoudend water uit te pompen : bevuild water mag niet meer dan 100 p.p.m. olie bevatten dan wel mag olie uitgepompt worden, die niet afkomstig is van cargotanks van een tanker, met een ogenblikkelijk debiet van niet meer dan 60 l. olie per doorlopen zeemijl voor een varend schip. Daarenboven mag een varende tanker slechts olie, afkomstig van zijn cargotanks, storten buiten de kustzone van 50 zeemijl met een ogenblikkelijk debiet van niet meer dan 60 l. olie per doorlopen zeemijl, terwijl de totale overboord gepompte hoeveelheid olie nooit meer dan 1/15 000 van de deadweight (nuttig laadvermogen van het schip) mag bedragen.

Bijlage B.

Het oliejournaal wordt aangepast aan de nieuwe voorschriften voorzien bij de gewijzigde tekst van artikel IX.

De Regering is ervan overtuigd dat deze wijzigingen een aanzienlijke vermindering van de bezoedeling van de zee zal voor gevolg hebben ten koste van een eerder geringe meeruitgave voor sommige reders en drukt de wens uit dat deze door het Parlement zouden worden goedgekeurd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Openbare Werken,

J. DE SAEGER.

De Minister van Volksgezondheid,

L. NAMECHE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede Kamer, de 31^e maart 1971 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het internationaal verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954, zoals gewijzigd op 11 april 1962), aangenomen te Londen op 21 oktober 1969 », heeft de 26^e april 1971 het volgende advies gegeven :

Ter wille van een directe overeenstemming tussen de definities in artikel 1 van de wet van 4 juli 1962 en die welke voorkomen in de wijzigingen van het verdrag waarvoor de instemming van de Wetgevendes Kamers wordt gevraagd, wordt voorgesteld het ontwerp aan te vullen met een artikel 2 dat de nieuwe definities invoegt in de wet van 1962.

Par ailleurs, le Gouvernement devra apporter à l'arrêté royal du 29 novembre 1967 et à l'arrêté ministériel du 30 novembre 1967 les modifications que les amendements précités requièrent.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnem, conseiller d'Etat, président,

J. Masquelin et Mme G. Ciselet, conseillers d'Etat,

Messieurs : P. De Visscher et M. Verschelden, assesseurs de la section de législation,

M. Jacquemijn, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnem.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre de la Santé publique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre de la Santé publique, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Les amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux Annexes A et B (Londres, le 12 mai 1954, telle que modifiée le 11 avril 1962), adoptés à Londres, le 21 octobre 1969, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 2.

L'article 1^{er} de la loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

« Navires » : Sauf à l'article 16 où ce terme a un sens plus large, les navires de mer naviguant sous pavillon belge ou appartenant à l'Etat belge, à l'exception des navires de la force Navale et de ceux désignés par le Roi.

Ook in het koninklijk besluit van 29 november 1967 en in het ministerieel besluit van 30 november 1967 zal de Regering de wijzigingen moeten aanbrengen welke het ontwerp nodig maakt.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnem, staatsraad, voorzitter,

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden,

De Heren : P. De Visscher en M. Verschelden, bijzitters van de afdeling wetgeving,

M. Jacquemijn, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnem.

Het verslag werd uitgebracht door de heer W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Volksgezondheid,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Volksgezondheid, zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

De wijzigingen aan het internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de Bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954, zoals gewijzigd op 11 april 1962), aangenomen te Londen op 21 oktober 1969, zullen volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

Artikel 1 van de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

« Schepen » : Behoudens in artikel 16 waar die term een ruimere betekenis heeft, de zeeschepen varende onder Belgische vlag of toebehorende aan de Belgische Staat, uitgezonderd de schepen van de Zeemacht en deze door de Koning aangewezen.

« Rejet » : Lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause.

« Huile diesel lourde » : L'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant pas 340 °C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A. S. T. M., D 86/59, réduit le volume de 50 pour cent au plus.

« Hydrocarbure » : Le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage; en anglais, l'adjectif « oily » sera interprété en conséquence.

« Mélange d'hydrocarbures » : tout mélange contenant des hydrocarbures. »

Donné à Bruxelles, le 11 juin 1971.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Travaux publics,

J. DE SAEGER.

Le Ministre de la Santé publique,

L. NAMECHE.

« Uitpompen » : Met betrekking tot olie of tot een oliehoudend mengsel betekent : elk uitpompen of wegvloeiën hoe ook veroorzaakt.

« Zware dieselolie » betekent : dieselolie waarvan maximum 50 % van het volume overdistilleert bij een temperatuur van ten hoogste 340 °C, gemeten volgens de A.S.T.M. standaard methode D. 86/59.

« Olie » betekent : ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie en de term « oliehoudend » (in het Engels « Oily »), wordt dienovereenkomstig uitgelegd.

« Oliehoudend mengsel » betekent : elk mengsel waarin olie voorkomt. »

Gegeven te Brussel op 11 juni 1971.

BOUDEWIJN,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Openbare Werken,

J. DE SAEGER.

De Minister van Volksgezondheid,

L. NAMECHE.

6

Amendements à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et à ses annexes, adoptés à Londres, le 21 octobre 1969

Article I

Le § 1 actuel est remplacé par le texte suivant :

1) Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après :

« Le bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI.

Il faut entendre par :

« rejet » : lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;

« huile diesel lourde » : l'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A.S.T.M., D.86/59, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

« taux instantané de rejet des hydrocarbures » : le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en nœuds au même instant;

« mille » : le mille marin de 1 852 mètres, soit 6 080 pieds;

« terres les plus proches » : « de la ligne de base depuis laquelle est établie la zone des eaux territoriales du pays considéré, conformément à la convention de Genève de 1958 sur les eaux territoriales et la zone contiguë »;

« hydrocarbure » : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage;

« en anglais, l'adjectif « oily » sera interprété en conséquence;

« mélange d'hydrocarbures » : tout mélange contenant des hydrocarbures;

« Organisation » : l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime;

« navires » : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire; et « navires-citernes » : tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que les hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison.

Article III

Le texte actuel de l'article III est remplacé par le libellé suivant :

Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après :

a) il est interdit à tout navire auquel la présente convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

i) le navire fait route;

Vertaling

Wijzigingen aan het Internationaal Verdrag van 1954 ter voorkoming van verontreinigingen van de zee door olie, en aan de bijlagen, aangenomen te Londen, op 21 oktober 1969

Artikel I

De bestaande tekst van artikel I van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

1) Voor de doeleinden van dit Verdrag hebben de volgende uitdrukkingen (tenzij het zinsverband anders vereist) de hieronder toegekende betekenis :

« Het Bureau » heeft de betekenis, daaraan in artikel XXI toegekend;

« uitpompen » met betrekking tot olie of tot een oliehoudend mengsel betekent : elk uitpompen of wegvloeden hoe ook veroorzaakt;

« zware dieselolie » betekent : dieselolie waarvan maximum 50 % van het volume overdistilleert bij een temperatuur van ten hoogste 340° C, gemeten volgens de A.S.T.M. Standaard Methode D.86/59;

« ogenblikkelijk debiet van olie uitpompen » betekent : hoeveelheid olie in liter welke per uur wordt uitgedrukt op eender welk tijdstip, gedeeld door de snelheid van het schip, op datzelfde tijdstip, uitgedrukt in knopen;

« mijl » betekent : een zeemijl van 1852 meter of 6080 voet;

« het dichtsbij gelegen land » betekent : de basislijn vanaf dewelke de zone van de territoriale wateren van het betreffende land is vastgesteld, overeenkomstig de conventie van Genève 1958 op de territoriale wateren en de aangrenzende zone;

« olie » betekent : ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie en de term

« oliehoudend » (in het Engels « oily ») wordt dienovereenkomstig uitgelegd;

« oliehoudend mengsel » betekent : elk mengsel waarin olie voorkomt;

« Organisatie » betekent : de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie;

« schepen » : betekent : elk zeeschip van welk type ook, evenals elk vlotend tuig, dat met eigen voortstuwingsmiddelen of gesleept door een ander schip, een zeereis maakt ; en « tankschip » betekent : een schip, waarin het grootste gedeelte van de laadruimte gebouwd of aangepast is voor het vervoer van vloeibare ladingen in bulk en dat gedurende de tijd dat het als zodanig wordt gebruikt, in dat gedeelte van de laadruimte geen andere lading dan olie vervoert.

Artikel III

De bestaande tekst van artikel III van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Behoudens het bepaalde in de artikelen IV en V hierna :

a) is het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel door elk schip geen tankschip zijnde waarop dit Verdrag van toepassing is, verboden, tenzij aan al de hierna volgende voorwaarden is voldaan :

i) het schip is varende;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

iii) la teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour 1 000 000 de parties du mélange;

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible des terres;

b) il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

i) le navire-citerne fait route;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

iii) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest ne dépasse par 1/15 000 de la capacité totale des espaces à cargaison;

iv) le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches;

c) les dispositions du § b du présent article ne s'appliquent pas :

i) au rejet du lest d'une citerne à cargaison qui a été nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison, de manière que les effluents qui en sortent, s'ils sont rejetés par un navire-citerne stationnaire dans des eaux calmes et par temps clair, ne laissent aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux;

ii) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux machines, qui est régi par les dispositions de l'alinéa a) du présent article.

Article IV

Le § c est supprimé.

Article V

Le texte actuel de l'article V est remplacé par le libellé suivant :

L'article III ne s'applique pas aux rejets des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour le territoire considéré, conformément à l'article II, § 1 ci-dessus.

Article VII

Le texte actuel de l'article VII est remplacé par le libellé suivant :

1) A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, § 1 ci-dessus, tout navire auquel la Convention s'applique doit être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites d'hydrocarbures ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la Convention.

2) Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, si possible, évité.

ii) het ogenblikkelijk debiet van het uitpompen van olie overtreft op geen enkel ogenblik 60 l per mijl;

iii) de hoeveelheid olie in het mengsel bedraagt minder dan 100 delen op 1 000 000 delen mengsel;

iv) het uitpompen moet zo ver mogelijk van het land geschieden;

b) is het uitpompen van olie van een oliehoudend mengsel door een tankschip waarop dit Verdrag van toepassing is, verboden, tenzij aan al de hiernavolgende voorwaarden is voldaan :

i) het tankschip is varende;

ii) het ogenblikkelijk debiet van het uitpompen van olie overtreft op geen enkel ogenblik 60 l per mijl;

iii) de totale hoeveelheid olie uitgedrukt gedurende een reis op ballast is niet groter dan 1/15 000 van de totale inhoud van de laadruimten;

iv) het tankschip bevindt zich op meer dan 50 mijl van het dichtstbij gelegen land;

c) de voorschriften van paragraaf b, van dit artikel zijn niet van toepassing op :

i) het uitpompen van ballast uit een ladingtank die na het vervoer van haar laatste lading gereinigd is, zodanig dat het mengsel indien het uitgedrukt wordt door een stilliggend tankschip in kalm water bij helder weder, geen enkel zichtbaar spoor van olie achter laat aan de oppervlakte van het water;

ii) op het uitpompen van olie of oliehoudende mengsels uit de vullings van ruimten voor machines, in de voorwaarden vermeld onder alinea a, van dit artikel.

Artikel IV

Paragraaf c wordt opgeheven.

Artikel V

De bestaande tekst van artikel V wordt door de volgende vervangen :

Artikel III is niet van toepassing op het uitpompen uit de vullings van een schip gedurende een tijdvak van twaalf maanden volgende op de datum waarop dit Verdrag van kracht wordt voor het betreffend gebied, overeenkomstig het bepaalde in artikel II, paragraaf 1 hierboven.

Artikel VII

De bestaande tekst van artikel VII wordt door de volgende vervangen :

1) Na verloop van twaalf maanden nadat dit Verdrag voor het gebied waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 1 van artikel II behoort, van kracht wordt, dient zulk een schip zodanig te zijn uitgerust dat het wegvloeien van olie naar vullings, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, wordt voorkomen, tenzij afdoende middelen zijn aangebracht, om te verzekeren dat de olie in de vullings niet wordt uitgedrukt in strijd met dit Verdrag.

2) Het vervoer van waterballast in brandstofolietanks moet, indien mogelijk, worden vermeden.

Article IX

Le texte actuel des §§ 1 et 2 est remplacé par les libellés suivants :

1) En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique, il sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'Annexe à la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) Navires-citernes

- i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- ii) transport d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iii) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iv) lestage des citernes de cargaison;
- v) nettoyage des citernes de cargaison;
- vi) rejet des eaux de lest polluées;
- vii) rejet des eaux des citernes de décantation;
- viii) élimination des résidus d'hydrocarbures;

ix) rejet des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié;

b) Autres navires

- i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible;
- ii) rejet des eaux de lest polluées ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i dans le présent alinéa;
- iii) élimination des résidus d'hydrocarbures;
- iv) rejet des eaux des cales machines, contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié.

En cas de rejet ou de fuite d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de l'article IV, les circonstances et les motifs du rejet ou de la fuite seront consignés dans le registre des hydrocarbures.

Article X

Le § 2 actuel est remplacé par le libellé suivant :

2) Dès réception de l'exposé des faits, le second gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible. Ce gouvernement informera dans les meilleurs délais le gouvernement du fonctionnaire qui a constaté la contravention, ainsi que l'Organisation, de la suite donnée au rapport communiqué.

Annexe A

L'annexe A est supprimée.

Artikel IX

De bestaande tekst van paragrafen 1 en 2 wordt door de volgende vervangen :

1. Wat betreft de schepen waarop het Verdrag van toepassing is, zal voor elk tankschip en voor elk ander schip dat olie als brandstof gebruikt, een oliejournaal worden gehouden, volgens het model omschreven in bijlage aan dit Verdrag, en dat al dan niet als onderdeel van het reglementaire dagboek mag worden opgevat.

2) Het oliejournaal dient te worden ingevuld, voor elke tank van het schip, telkenmale wanneer een van de volgende handelingen aan boord van het schip worden verricht :

a) Tankschepen :

- i) laden van olie;
- ii) transfert van olielading gedurende de reis;
- iii) lossen van olie;
- iv) ballasten van ladingstanks;
- v) schoonmaken van ladingstanks;
- vi) uitpompen van bezoedeld ballastwater;
- vii) uitpompen van water uit de sloptanks;
- viii) verwijderen van olieresidu's;

ix) uitpompen uit ruimten voor machines (inbegrepen pompkamers), van water dat olie bevat die gedurende het verblijf in de haven werd vergaard, en het routine uitpompen in zee van oliehoudend water, uit de vullings, tenzij hiervan melding wordt gemaakt in het logboek.

b) Andere schepen :

- i) ballasten en schoonmaken van brandstoftanks;
- ii) uitpompen van bezoedeld ballastwater of van waswater van tanks vermeld onder i) van deze alinea;
- iii) verwijderen van olieresidu's;
- iv) uitpompen uit de ruimten voor machines, van water dat olie bevat die gedurende het verblijf in de haven vergaard is, en het routine uitpompen in zee van oliehoudend water uit de vullings, tenzij hiervan melding wordt gemaakt in het logboek.

In geval van uitpompen of wegvloeien van olie of van oliehoudende mengsels zoals bepaald in artikel IV, moeten de redenen en de omstandigheden van het uitpompen of wegvloeien in het oliejournaal vermeld worden.

Artikel X

De bestaande paragraaf 2 wordt door de volgende vervangen :

2) Na ontvangst van zodanige gegevens moet de aldus ingelichte Regering de aangelegenheid onderzoeken en kan de andere Regering verzoeken meer of betere gegevens omtrent de beweerdte overtreding te verstrekken. Indien de aldus ingelichte Regering overtuigd is dat, volgens haar wetgeving, het nodige bewijsmateriaal beschikbaar is om tegen de eigenaar of de kapitein van het schip een vervolging in te stellen met betrekking tot de beweerdte overtreding, dient zij zo spoedig mogelijk daartoe over te gaan. Deze Regering zal dan binnen de kortst mogelijke tijd de Regering van de ambtenaar die de overtreding vaststelde, evenals de Organisatie inlichten over het gevolg dat aan het medegedeelde verslag werd gegeven.

Bijlage A

De bijlage A wordt opgeheven.

Annexe B

L'annexe B est supprimée et remplacée par le libellé suivant :

Annexe

Modèle de registre des hydrocarbures

I. — NAVIRES-CITERNES

Nom du navire

Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes

a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Date et lieu du chargement			
2. Nature des hydrocarbures embarqués			
3. Identification de la (des) citerne(s) remplie(s)			

b) Transfert de la cargaison d'hydrocarbures au cours du voyage

4. Date de transfert			
5. Identification de la (des) citerne(s)	i	de	
	ii	à	
6. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à 5 i			

c) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

7. Date et lieu du déchargement			
8. Identification de la (des) citerne(s)			
9. A-t-on vidé la (les) citerne(s)			

d) Lestage des citernes de cargaison

10. Identification de la (des) citerne(s) lestée(s)			
11. Date et position du navire au moment du lestage			

e) Nettoyage des citernes de cargaison

12. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)			
13. Date et durée du nettoyage			
14. Méthodes de nettoyage *			

(*) Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

Bijlage B

De bijlage B wordt opgeheven en vervangen door volgende tekst :

Bijlage

Model van oliejournal

I. — TANKSCHEPEN

Naam van het schip

Totaal laadvermogen van het schip in kubieke meter

a) Laden van olie

1. Datum en plaats van lading			
2. Soort van geladen olie			
3. Aanduiding van de gevulde tank(s)			

b) Transfert van lading olie gedurende de reis

4. Datum van transfert			
5. Aanduiding van de tank(s)	i	van	
	ii	naar	
6. Werden de in 5, i), vermelde tank(s) geledigd			

c) Lossen van olielading

7. Datum en plaats van lossing			
8. Aanduiding van de tank(s)			
9. Werden de tank(s) geledigd			

d) Ballasten van ladingtanks

10. Aanduiding van de geballaste tank(s)			
11. Datum en positie van het schip tijdens het ballasten			

e) Schoonmaken van ladingtanks

12. Aanduiding van de schoongemaakte tank(s)			
13. Datum en duur van schoonmaken			
14. Methode van schoonmaken (*)			

(*) Nader bepalen of het schoonmaken geschiedt met de spuit, mechanisch of chemisch. In geval van chemisch schoonmaken, het gebruikte chemisch middel aanduiden en de hoeveelheid.

f) Rejet des eaux de ballast polluées

15. Identification de la (des) citernes			
16. Date et position du navire au début de l'opération de rejet à la mer			
17. Date et position du navire à la fin de l'opération de rejet à la mer			
18. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
19. Quantité rejetée à la mer			
20. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation (identification de la (les) citerne(s) de décantation)			
21. Date et port du déchargement dans des installations à terre (le cas échéant)			

g) Rejet de l'eau de la citerne de décantation

22. Identification de la (des) citerne(s) de décantation			
23. Durée de la décantation depuis le dernier déversage de résidus, ou			
24. Durée de la décantation depuis la dernière vidange			
25. Date, heure et position du navire au début de l'opération de vidange			
26. Evaluation par sondage du volume total du mélange au début de la vidange			
27. Evaluation par sondage du niveau de la surface de contact au début de la vidange			
28. Volume vidangé et vitesse de rejet			
29. Quantité vidangée et vitesse de rejet			
30. Date, heure et position du navire à la fin de l'opération de vidange			
31. Vitesse(s) du navire pendant l'opération			
32. Evaluation par sondage de la surface de contact à la fin de l'opération			

h) Elimination des résidus

33. Identification de la (des) citerne(s)			
34. Quantité retirée de chaque citerne			
35. Mode d'élimination : a) Installations portuaires b) Mélange avec la cargaison c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s)) d) Autres méthodes			
36. Date et port de déchargement des résidus			

f) Uitpompen van bezoedeld ballastwater

15. Aanduiding van de tank(s)			
16. Datum en positie van het schip bij de aanvang van het uitpompen in zee			
17. Datum en positie van het schip bij het eindigen van het uitpompen in zee			
18. Snelheid(-eden) van het schip gedurende het uitpompen			
19. Hoeveelheid uitgepompt in zee			
20. Hoeveelheid water overgebracht in sloptank (aanduiding van de sloptank(s))			
21. Datum en haven van lossen in landinstallaties (eventueel)			

g) Uitpompen van water uit de sloptank

22. Aanduiding van de sloptank(s)			
23. Tijdsduur van bezinken sinds laatste inpompen van residu's, of			
24. Tijdsduur van bezinken sinds laatste lediging			
25. Datum, uur en positie van het schip bij de aanvang van het ledigen			
26. Schatting door peilen van het totaal volume van kontaktoppervlak bij aanvang van het ledigen			
28. Geledigd volume en debiet van uitpompen			
29. Geledigde hoeveelheid en debiet van uitpompen			
30. Datum, uur en positie van het schip bij beëindiging van het ledigen			
31. Snelheid(-eden) van het schip gedurende het ledigen			
32. Schatting door peilen van het scheidingsoppervlak bij beëindiging van het ledigen			

h) Verwijderen van residu's

33. Aanduiding van de tank(s)			
34. Verwijderde hoeveelheid uit elke tank			
35. Wijze van verwijderen : a) haveninstallaties b) gemengd met de lading c) transfert in andere tank(s) (aanduiding van de tank[s]) d) andere methodes			
36. Datum en haven van lossen van residu			

i) Vidange (*) des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulés au port

37. Port			
38. Durée du séjour			
39. Quantité déchargée			
40. Date et lieu du déchargement			
41. Mode de déchargement (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

j) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

42. Date et heure			
43. Lieu ou position du navire au moment de l'événement			
44. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
45. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales			

.....
Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

.....
Signature du capitaine

II. — NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES-CITERNES

Nom du navire

a) Lestage ou nettoyage des citernes à combustible

1. Identification de la (des) citerne(s) lestée(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 emplacement du navire au début du nettoyage			
4. Date et emplacement du navire au début du lestage			

* Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines et des salles des pompes. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. 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 ».

i) Verwijderen van water uit ruimten voor machines (daarin begrepen pompkamers) dat olie bevat vergaard in de haven (*)

37. Haven			
38. Tijdsuur van verblijf			
39. Geloste hoeveelheid			
40. Datum en plaats van lossen			
41. Wijze van lossen (aanduiden of een afscheider gebruikt werd)			

j) Toevallig en uitzonderlijk uitpompen van olie

42. Datum en uur			
43. Plaats en positie van het schip op het tijdstip van het voorval			
44. Benaderde hoeveelheid en soort van olie			
45. Omstandigheden van uitpompen of wegvloeien en algemene opmerkingen			

.....
Handtekening van de verantwoordelijke officier of officieren

.....
Handtekening van de kapitein

II. — SCHEPEN ANDERE DAN TANKSCHEPEN

Naam van het schip

a) Ballasten of reinigen van brandstoftanks

1. Aanduiding van de gebballaste tank(s)			
2. Vermelden of de tanks gereinigd werden sinds de laatste maal dat ze olie inhielden. In tegengesteld geval, de soort aangeven van de olie welke tevoren werd vervoerd			
3. Datum en positie van het schip bij de aanvang van het reinigen			
4. Datum en positie van het schip bij de aanvang van de ballasten			

(*) Het routine uitpompen van oliehoudend water afkomstig uit ruimten voor machines en pompkamers moet niet in het oliejournal ingeschreven worden. Indien men het er niet inschrijft, moet dit in het logboek ingeschreven worden onder vermelding of al dan niet een afscheider werd gebruikt. Indien de pomp automatisch aanslaat en bestendig door een afscheider pompt, volstaat het alle dagen in te schrijven « Automatisch uitpompen van water uit ruimten door een afscheider ».

b) Rejet des eaux de lest ou de nettoyage 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 un séparateur a été utilisé)			
10. Quantité rejetée			

c) Rejet des résidus

11. Quantité des résidus conservés à bord			
12. Mode d'élimination des résidus : a) Installations portuaires b) Mélange avec le combustible suivant c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s))			
13. Date et port d'élimination des résidus			

d) Rejet des eaux des cales machines contenant des hydrocarbures qui se sont accumulés au port (*)

14. Port			
15. Durée du séjour			
16. Quantité rejetée			
17. Date et lieu du rejet			
18. Mode de rejet (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

e) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

19. Date et heure			
20. Lieu ou position du navire			
21. Quantité approximative et type d'hydrocarbure			
22. Circonstance du rejet ou de la fuite et observations générales			

.....
Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

.....
Signature du capitaine

(*) Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. 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 ».

b) Uitpompen van ballastwater of reinigen van de tanks vermeld onder alinea a

5. Aanduiding van de tank(s)			
6. Datum en positie van het schip bij de aanvang van het uitpompen			
7. Datum en positie van het schip bij het eindigen van het uitpompen			
8. Snelheid(-eden) van het schip tijdens het uitpompen			
9. Methode van uitpompen (aanduiden of een afscheider gebruikt werd)			
10. Uitgepompte hoeveelheid			

c) Uitpompen van residu's

11. Hoeveelheid residu's aan boord gehouden			
12. Wijze van verwijderen van de residu's : a) Haveninstellingen b) Gemengd met nadien ingenomen brandstof c) Transfert naar (een) andere tank(s) (aanduiding van de tank[s])			
13. Datum waarop en haven waar de residu's gelost werden			

d) Uitpompen, uit ruimten voor machines, van water dat olie bevat welke vergaard werd gedurende het verblijf in de haven (*)

14. Haven			
15. Duurtijd van verblijf			
16. Uitgepompte hoeveelheid			
17. Datum en plaats van uitpompen			
18. Wijze van uitpompen (aanduiden of een afscheider werd gebruikt)			

e) Toevallig of uitzonderlijke uitpompen van olie

19. Datum en uur			
20. Plaats en positie van het schip			
21. Benaderende hoeveelheid en type van olie			
22. Omstandigheden van uitpompen of wegvloeien en algemene opmerkingen			

.....
Handtekening van de verantwoordelijke officier(en)

.....
Handtekening van de kapitein

(*) Het routine uitpompen van oliehoudend water afkomstig uit ruimten voor machines en pompkamers moet niet in het oliejournal ingeschreven worden. Indien men het er niet inschrijft, moet dit in het logboek ingeschreven worden onder vermelding of al dan niet een afscheider werd gebruikt. Indien de pomp automatisch aanslaat en bestendig door een afscheider pompt, volstaat het alle dagen in te schrijven « Automatisch uitpompen van water uit ruimten door een afscheider ».