



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1341

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 1992

*Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1341

1983

I. No. 22484 (continued)

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 26 November 1983 to 1 December 1983*

	<i>Page</i>
No. 22484. Multilateral (continued):	
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (with annexes, final act and International Convention of 1973). Concluded at London on 17 February 1978	3
<i>(Only the authentic French and Spanish texts registered under No. 22484 are reproduced herein. The authentic English and Russian texts appear in volume 1340.)</i>	
 ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations	
 No. 1374. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Swiss Federal Council for air services between and beyond their respective territories. Signed at London on 5 April 1950:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the route schedules annexed to the above-mentioned Agreement, as amended. London, 12 January and 6 April 1983	332
 No. 5158. Convention relating to the Status of Stateless Persons. Done at New York on 28 September 1954:	
Succession by Kiribati	336
 No. 9464. International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination. Opened for signature at New York on 7 March 1966:	
Ratification by Democratic Kampuchea	338

***Traités et accords internationaux
enregistrés ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

VOLUME I341

1983

I. N° 22484 (suite)

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 26 novembre 1983 au 1^{er} décembre 1983*

Pages

N° 22484. Multilatéral (suite) :

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (avec annexes, acte final et Convention internationale de 1973). Conclu à Londres le 17 février 1978 3

(On trouvera les textes authentiques français et espagnol enregistrés sous le numéro 22484 dans le présent volume. Les textes authentiques anglais et russe sont reproduits dans le volume 1340.)

ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

N° 1374. Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Conseil fédéral suisse relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Londres le 5 avril 1950 :

Échange de notes constituant un accord modifiant les tableaux de routes annexés à l'Accord susmentionné, tels que modifiés. Londres, 12 janvier et 6 avril 1983 334

N° 5158. Convention relative au statut des apatrides. Faite à New York le 28 septembre 1954 :

Succession de Kiribati 337

N° 9464. Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale. Ouverte à la signature à New York le 7 mars 1966 :

Ratification du Kampuchea démocratique 338

	<i>Page</i>
No. 14458. Convention on the Reduction of Statelessness. Concluded at New York on 30 August 1961:	
Succession by Kiribati	338
No. 20348. Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Turkey concerning a refinancing loan. Ankara, 5 December 1980:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement (with appendix). Ankara, 31 March 1983	339
No. 21930. Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Lebanese Republic concerning the deployment of a British contingent for the Multinational Force in Lebanon. Beirut, 31 January 1983:	
Extension	347
 <i>International Labour Organisation</i>	
No. 628. Convention (No. 48) concerning the establishment of an international scheme for the maintenance of rights under invalidity, old-age and widows' and orphans' insurance, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its nineteenth session, Geneva, 22 June 1935, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Denunciation by Hungary	348
No. 1871. Convention (No. 95) concerning the protection of wages. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-second session, Geneva, 1 July 1949:	
Ratification by Sri Lanka	348
No. 4704. Convention (No. 106) concerning weekly rest in commerce and offices. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fortieth session, Geneva, 26 June 1957:	
Ratification by Sri Lanka	350

Pages

N° 14458.	Convention sur la réduction des cas d'apatridie. Conclue à New York le 30 août 1961 :	
	Succession de Kiribati	338
N° 20348.	Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République turque concernant un prêt de refinancement. Ankara, 5 décembre 1980 :	
	Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné (avec appendice). Ankara, 31 mars 1983	343
N° 21930.	Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République libanaise relatif au déploiement d'un contingent britannique au service de la Force multinationale au Liban. Beyrouth, 31 janvier 1983 :	
	Prorogation	347
 <i>Organisation internationale du Travail</i>		
N° 628.	Convention (n° 48) concernant l'établissement d'un régime international de conservation des droits à l'assurance-invalidité-vieillesse-décès, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa dix-neuvième session, Genève, 22 juin 1935, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946 :	
	Dénonciation de la Hongrie	349
N° 1871.	Convention (n° 95) concernant la protection du salaire. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente-deuxième session, Genève, 1^{er} juillet 1949 :	
	Ratification de Sri Lanka	349
N° 4704.	Convention (n° 106) concernant le repos hebdomadaire dans le commerce et les bureaux. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarantième session, Genève, 26 juin 1957 :	
	Ratification de Sri Lanka	351

Page

No. 6208. Convention (No. 115) concerning the protection of workers against ionising radiations. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its forty-fourth session, Geneva, 22 June 1960:

Ratification by Mexico 350

ANNEX C. *Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the League of Nations*

No. 4117. Protocol relating to Military Obligations in Certain Cases of Double Nationality. Signed at The Hague, April 12th, 1930:

No. 4137. Convention on Certain Questions relating to the Conflict of Nationality Laws. Signed at The Hague, April 12th, 1930:

No. 4138. Protocol relating to a Certain Case of Statelessness. Signed at The Hague, April 12th, 1930:

Successions by Kiribati 354

Pages

- N° 6208. Convention (n° 115) concernant la protection des travailleurs contre les radiations ionisantes. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarante-quatrième session, Genève, 22 juin 1960 :**
- Ratification du Mexique 351
- ANNEXE C. *Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de la Société des Nations***
- N° 4117. Protocole relatif aux obligations militaires dans certains cas de double nationalité. Signé à La Haye, le 12 avril 1930 :**
- N° 4137. Convention concernant certaines questions relatives aux conflits de lois sur la nationalité. Signée à La Haye, le 12 avril 1930 :**
- N° 4138. Protocole relatif à un cas d'apatridie. Signé à La Haye, le 12 avril 1930 :**
- Successions de Kiribati 354
-

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SÉCRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme «traité» et l'expression «accord international» n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de «traité» ou d'«accord international» si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 26 November 1983 to 1 December 1983

No. 22484 (continued)

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 26 novembre 1983 au 1^{er} décembre 1983

N° 22484 (suite)

No. 22484
(*continued — suite*)

MULTILATERAL

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (with annexes, final act and International Convention of 1973). Concluded at London on 17 February 1978

Authentic texts: English, Russian, French and Spanish.

Registered by the International Maritime Organization on 26 November 1983.

(For the authentic English and Russian texts, see volume 1340.)

MULTILATÉRAL

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (avec annexes, acte final et Convention internationale de 1973). Conclu à Londres le 17 février 1978

Textes authentiques : anglais, russe, français et espagnol.

Enregistré par l'Organisation maritime internationale le 26 novembre 1983.

(Pour les textes authentiques anglais et russe, voir le volume 1340.)

PROTOCOLE¹ DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES²

Les Parties au présent Protocole,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires² peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires,

Reconnaissant également 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 œuvre 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,

¹ Entré en vigueur le 2 octobre 1983, soit 12 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats, dont les flottes marchandes représentant au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, l'avaient signé à titre définitif ou avaient déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, conformément au paragraphe 1 de l'article V :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)</i>
Allemagne, République fédérale d'..... (Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest.)	21 janvier 1982	Italie	1 ^{er} octobre 1982 <i>a</i>
Bahamas	7 juin 1983 <i>a</i>	Japon*	9 juin 1983 <i>a</i>
Chine	1 ^{er} juillet 1983 <i>a</i>	Liban	18 juillet 1983 <i>a</i>
Colombie	27 juillet 1981 <i>a</i>	Libéria	28 octobre 1980
Danemark*	27 novembre 1980 <i>a</i>	(A l'exception des annexes III, IV et V de la Convention.)	
Etats-Unis d'Amérique	12 août 1980	Norvège	15 juillet 1980 <i>a</i>
(A l'exception des annexes III, IV et V de la Convention. Avec déclaration que les annexes I et II du Protocole ne s'appliquent qu'aux navires océaniques.)		(A l'exception de l'annexe IV de la Convention.)	
Finlande	20 septembre 1983 <i>a</i>	Pays-Bas*	30 juin 1983 <i>AA</i>
France*	25 septembre 1981 <i>AA</i>	(Pour le Royaume en Europe et les Antilles néerlandaises. A l'exception des annexes III, IV et V de la Convention.)	
Gabon	26 avril 1983 <i>a</i>	Pérou	25 avril 1980 <i>a</i>
Grèce	23 septembre 1982 <i>a</i>	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*	22 mai 1980
Israël	31 août 1983 <i>a</i>	(A l'exception des annexes III, IV et V de la Convention.)	
(A l'exception des annexes III, IV et V de la Convention.)		Suède	9 juin 1980
		Tunisie	10 octobre 1980 <i>a</i>
		Uruguay	30 avril 1979 <i>s</i>
		Yougoslavie	31 octobre 1980 <i>a</i>

* Pour le texte des réserves et déclarations faites lors de la ratification, de l'adhésion ou de l'approbation, voir p. 320 du présent volume.

En outre, des déclarations ont été formulées par les Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. Voir p. 323 du présent volume.

² Voir p. 140 du présent volume.

Considérant 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 ŒUVRE 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 1^{er} 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 à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

A N N E X E

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS À LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

ANNEXE I

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION 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 1^{er} 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 1^{er} janvier 1980; ou
- c) Dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- d) Qui a subi une transformation importante :
 - i) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - ii) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - iii) Qui est achevée après le 1^{er} 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 habilitier 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 com-

pétentes 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 inférieure 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 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 I à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

* 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 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.

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 mer¹, telle que modifiée et complétée par le Protocole de 1978 relatif à cette convention².

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.

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1184, p. 3.

² *Ibid.*, vol. 1226, p. 255.

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;
- 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) doivent être disposés de manière à satisfaire à la formule suivante :

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

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 livret 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 :

$$J \text{ réduit} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ ou } 0,2 \text{ si cette valeur est supérieure.}$$

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 :

O_c = tel que défini à la règle 23 1) a) de la présente Annexe

O_s = tel que défini à la règle 23 1) b) de la présente Annexe

O_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 point 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*

Paragraphes 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 : MODÈLE DE CERTIFICAT

Remplacer le modèle de Certificat actuel par le modèle suivant :

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION
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

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.

* Rayer les mentions inutiles.

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 :

*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. PÉTROLIERS***

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 :

I. 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†;

* 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.

*** 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.

- 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.

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 soit de citernes à ballast séparé, soit d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut*.

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)

* Rayer les mentions inutiles.

** Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

*Citernes à ballast propre spécialisées**

Ce navire est exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées jusqu'au conformément aux prescriptions de la règle 13A de l'Annexe I du
(date)
Protocole.

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit :

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

*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)

IL EST CERTIFIÉ

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 INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4 1) c) de l'Annexe I du Protocole de 1978 de la Convention internationale de 1973 pour la préven-

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

** Rayer la mention inutile.

tion 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. MODÈLE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

Ajouter au modèle actuel les modèles suivants de suppléments au registre des hydrocarbures :

Supplément I

MODÈLE DE SUPPLÉMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES PÉTROLIERS EXPLOITÉS AVEC DES CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES*

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 <i>a)</i> des vannes des citernes de décantation, <i>b)</i> des vannes des citernes à cargaison, <i>c)</i> 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 <i>a)</i> à la mer, ou <i>b)</i> dans une installation de réception			
109.	Date, heure et position du navire à la fin du rejet à la mer			
110.	Quantité rejetée <i>a)</i> à la mer, ou <i>b)</i> 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 <i>a)</i> des vannes des citernes de décantation, <i>b)</i> des vannes des citernes à cargaison, <i>c)</i> 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

MODÈLE DE SUPPLÈMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES
TRANSPORTEURS DE PÉTROLE BRUT EXPLOITÉS SELON UNE MÉ-
THODE DE NETTOYAGE DES CITERNES À CARGAISON UTILISANT LE
LAVAGE AU PÉTROLE 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

B) *Rinçage à l'eau ou nettoyage par chasse d'eau des fonds de citernes*

209.	Date et position du navire quand le rinçage 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

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 n° 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 ».

Supplément 3

**MODÈLE DE SUPPLÉMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES
DES PÉTROLIERS 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.

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*RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTÉES EN VRAC

Pas de changement

*ANNEXE III*RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES
TRANSPORTÉES PAR MER EN COLIS, OU DANS DES CONTENEURS, DES CITERNES MOBILES,
DES CAMIONS-CITERNES OU DES WAGONS-CITERNES

Pas de changement

*ANNEXE IV*RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USÉES DES NAVIRES

Pas de changement

*ANNEXE V*RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES ORDURES DES NAVIRES

Pas de changement

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

Las Partes en el presente Protocolo,

Considerando que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, puede contribuir decisivamente a proteger el medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques,

Considerando que es preciso dar aún mayor incremento a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, especialmente por los buques tanque,

Considerando que es preciso aplicar tan pronto y tan ampliamente como sea posible las Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos que figuran en el Anexo I del mencionado Convenio,

Considerando que es preciso aplazar la aplicación del Anexo II de ese Convenio hasta que se hayan resuelto satisfactoriamente ciertos problemas técnicos,

Considerando que el modo más eficaz de lograr esos objetivos es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

Conviene:

Artículo I. OBLIGACIONES GENERALES

1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones de:

- a) El presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél; y
- b) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

2. Las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

3. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

Artículo II. APLICACIÓN DEL ANEXO II DEL CONVENIO

1. No obstante lo dispuesto en el Artículo 14 1) del Convenio, las Partes en el presente Protocolo convienen en que no estarán obligadas por las disposiciones del Anexo II del Convenio durante un período de tres años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, o durante el período, más largo que ése, que fije una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo que integren el Comité de Protección del Medio Marino (en adelante llamado "el Comité") de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización").

2. Durante el período estipulado en el párrafo 1 del presente Artículo, las Partes en el presente Protocolo no asumirán ninguna obligación ni tendrán dere-

cho a reclamar ningún privilegio en virtud del Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo II del Convenio, y las referencias a las Partes en el Convenio no incluirán a las Partes en el presente Protocolo en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.

Artículo III. COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

Se sustituye el texto del Artículo II 1) b) del Convenio por el siguiente:

“Una lista de los inspectores nombrados o de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a actuar en su nombre en cuanto a la gestión de las cuestiones relacionadas con el proyecto, la construcción, el equipo y la explotación de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas a fines de distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.”

Artículo IV. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 1978 hasta el 31 de mayo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

Artículo V. ENTRADA EN VIGOR

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el Artículo IV del presente Protocolo.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo de conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

Artículo VI. ENMIENDAS

Los procedimientos enunciados en el Artículo 16 del Convenio respecto de enmiendas a los Artículos, a un Anexo y a un Apéndice de un Anexo del Con-

venio se aplicarán respectivamente a las enmiendas a los Artículos, al Anexo y a un Apéndice del Anexo del presente Protocolo.

Artículo VII. DENUNCIA

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, de la notificación, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

Artículo VIII. DEPOSITARIO

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").

2. El depositario:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

iv) toda decisión que se haya tomado de conformidad con el Artículo II 1) del presente Protocolo;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo IX. IDIOMAS

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

A N E X O

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Regla 1. DEFINICIONES

Párrafos 1) a 7): Sin modificaciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

8) a) Por "transformación importante" se entenderá toda transformación de un buque existente:

- i) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o
- ii) que haga que cambie el tipo del buque; o
- iii) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente la vida del buque; o
- iv) que de algún otro modo altere el buque hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, efectuada para satisfacer lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, constituye una transformación importante a los efectos de dicho Anexo.

Párrafos 9) a 22): Sin modificaciones.

Se sustituye el texto actual del párrafo 23) por el siguiente:

23) Por "peso del buque vacío", valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

Párrafos 24) y 25): Sin modificaciones.

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18 5) del presente Anexo, por "petrolero nuevo" se entenderá:

- a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o
- b) en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o
- c) un petrolero cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o
- d) un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o
 - ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o
 - iii) que quede terminada después del 1 de junio de 1982,

si bien cuando se trate de petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente Regla a los efectos de la Regla 13 1) del presente Anexo.

27) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13A, 13B, 13C, 13D y 18 6) del presente Anexo, por "petrolero existente" se entenderá un petrolero que no sea un petrolero nuevo, según se define éste en el párrafo 26) de la presente Regla.

28) Por "crudo" se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye:

- a) crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados;
- b) crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

29) Por "petrolero para crudos" se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de crudos.

30) Por "petrolero para productos petrolíferos" se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

Reglas 2 y 3: Sin modificaciones

Regla 4

Se sustituye el texto actual de la Regla 4 por el siguiente:

RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES

1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comportará una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales del buque, en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con las prescripciones aplicables del presente Anexo;
- b) reconocimientos periódicos, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, tales que garanticen que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo;
- c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el período de validez del certificado, realizado de tal modo que garantice que el equipo y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos cumplen con todas las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado. Esos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado que se haya expedido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Anexo.

3) *a)* Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque. Podrán ser realizadas por los servicios de inspección propios, por inspectores nombrados u organizaciones reconocidas o por otras Partes, a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

c) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos e inspecciones prescritos en los apartados *a)* y *b)* del presente párrafo facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- i)* exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- ii)* realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que, puesto esto en conocimiento de las Partes en el presente Protocolo, se informe a sus funcionarios.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

e) En todo caso, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento o de la inspección, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4) *a)* El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del presente Protocolo, para así garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales que

fueron objeto de reconocimiento sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipos o accesorios.

c) Siempre que un buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecten considerablemente la integridad del buque o la eficacia o la integridad de la parte de su equipo que esté sujeta a lo dispuesto en el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente Regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

Reglas 5, 6 y 7

En el texto actual de cada una de estas Reglas suprímase la indicación "(1973)" referida al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Regla 8. DURACIÓN DEL CERTIFICADO

Se sustituye el texto actual de la Regla 8 por el siguiente:

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedirá para un período que especificará la Administración y que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expedición, a condición de que, cuando se trate de un petrolero que opere con tanques dedicados exclusivamente a lastre limpio durante el período limitado que se especifica en la Regla 13 9) del presente Anexo, el período de validez del certificado no exceda de dicho período especificado.

2) Un certificado perderá su validez si se han efectuado reformas importantes que afecten a la construcción, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales prescritos sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipo o accesorios, o que no se hayan efectuado los reconocimientos intermedios especificados por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) c) del presente Anexo.

3) El certificado expedido a un buque perderá también su validez cuando dicho buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con todo lo prescrito en los apartados a) y b) de la Regla 4 4) del presente Anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, una copia del certificado que llevaba el buque antes del cambio, y, si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente.

Reglas 9 a 12: Sin modificaciones

Regla 13

Se sustituye el texto actual de la Regla 13 por los textos de las Reglas siguientes:

TANQUES DE LASTRE SEPARADO, TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO Y LIMPIEZA CON CRUDOS

A reserva de las disposiciones de las Reglas 13C y 13D del presente Anexo, todos los petroleros cumplirán con las prescripciones de la presente Regla.

Petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas

1) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, y todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con los párrafos 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la presente Regla, según corresponda.

2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga para lastrear con agua, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 3) o 4) de la presente Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluida la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

- a) el calado de trazado en el centro del buque (dm), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a: $dm = 2,0 + 0,02L$;
- b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), tal como se especifica en el apartado a) del presente párrafo, con un asiento apopante no superior a 0,015L; y
- c) en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

4) Cuando se trate de petroleros nuevos para crudos, el lastre adicional permitido en el párrafo 3) de la presente Regla se llevará únicamente en los tanques de carga si éstos han sido lavados con crudos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, antes de la salida de un puerto o terminal de descarga de hidrocarburos.

5) No obstante lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente Regla, las condiciones de lastre separado relativas a los petroleros de menos de 150 metros de eslora deberán ser satisfactorias a juicio de la Administración.

6) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, estará dotado de un sistema de lavado con crudos para los tanques de carga. La Administración se obligará a hacer que tal sistema cumpla plenamente con las prescripciones de la Regla 13B del presente Anexo dentro de un año, contado a partir del momento en que el petrolero haya sido destinado por vez primera a operar en el transporte de crudos, o al término del tercer viaje en que haya transportado crudos que sirvan para el lavado con crudos, si esta fecha fuera posterior. A menos que transporte crudos que no sirvan para el lavado con crudos, el petrolero hará uso de este sistema, de conformidad con lo prescrito en la presente Regla.

Petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas

7) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 8) y 9) de la presente Regla, todo petrolero existente para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo.

8) En vez de tener instalados tanques de lastre separado, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en el párrafo 7) de la presente Regla podrán operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, de confor-

midad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, a menos que el petrolero de que se trate esté destinado al transporte de crudos que no sirvan para el lavado con crudos.

9) En vez de ir provistos de tanques de lastre separado o de operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en los párrafos 7) y 8) de la presente Regla podrán operar utilizando tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del presente Anexo, durante el período siguiente:

- a) hasta cumplirse dos años, contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas; y
- b) hasta cumplirse cuatro años, contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso igual o superior a 40 000 toneladas, pero inferior a 70 000 toneladas.

Petroleros existentes para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas

10) Desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, todo petrolero existente para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla o, en defecto de ello, operará con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del presente Anexo.

Petroleros considerados como petroleros de lastre separado

11) Todo petrolero que no tenga obligación de ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con los párrafos 1), 7) o 10) de la presente Regla, podrá, sin embargo, ser considerado como petrolero de lastre separado, a condición de que cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3), o en el párrafo 5) de la presente Regla, según corresponda.

Regla 13A. PRESCRIPCIONES PARA LOS PETROLEROS QUE LLEVEN TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

1) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9) o 10) de la Regla 13 del presente Anexo, tendrá capacidad suficiente, en los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio, tal como se define éste en la Regla 16) del presente Anexo, para satisfacer lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del presente Anexo.

2) Los procedimientos operacionales y la disposición referentes a los tanques dedicados a lastre limpio cumplirán con las prescripciones que establezca la Administración. Dichas prescripciones contendrán, por lo menos, todo lo dispuesto en las especificaciones para petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio, adoptadas por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, mediante la Resolución 14, con sujeción a las revisiones que pueda efectuar la Organización.

3) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio estará equipado con un hidrocarbúrometro aprobado por la Administración, basado en las especificaciones recomendadas por la Organización* para hacer posible la comprobación del contenido de hidrocarburos del agua de lastre que se esté descargando. El hidrocarbúrometro se instalará a lo más tardar cuando, después de la entrada en vigor del presente Protocolo, se produzca la primera visita programada del petrolero a un astillero. Hasta que se haya instalado a bordo el hidrocarbúrometro, inmediatamente antes de deslustrar se verificará,

* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, adoptada por la Organización mediante Resolución A.393(X).

mediante el examen del agua de los tanques dedicados a lastre, que ésta no ha sufrido ninguna contaminación debida a hidrocarburos.

- 4) A todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio se le proveerá de:
- a) un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales. Este Manual, que necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla. Si se efectúa una reforma que afecte el sistema de tanques dedicados a lastre limpio, el Manual será actualizado en consecuencia; y
 - b) un Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo, ajustado al modelo que figura en el Suplemento 1 del Apéndice III del presente Anexo. El Suplemento irá siempre unido al Libro registro de hidrocarburos.

Regla 13B. PRESCRIPCIONES PARA EL LAVADO CON CRUDOS

1) Todo sistema de lavado con crudos cuya instalación sea obligatoria de conformidad con los párrafos 6) y 8) de la Regla 13 del presente Anexo deberá cumplir con lo prescrito en la presente Regla.

2) La instalación de lavado con crudos, el equipo correspondiente y su disposición cumplirán con las prescripciones que establezca la Administración. Tales prescripciones comprenderán, por lo menos, todo lo dispuesto en las especificaciones para el proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, adoptadas por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, mediante la Resolución 15, con sujeción a las revisiones que pueda efectuar la Organización.

3) Todo tanque de carga y todo tanque de decantación irán provistos de un sistema de gas inerte, de conformidad con las Reglas pertinentes del Capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, modificado y ampliado por el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

4) Con respecto al lastrado de los buques de carga, antes de cada viaje en lastre se lavarán con crudos tanques de este tipo en número suficiente para que, teniendo en cuenta las rutas habituales del petrolero y las condiciones meteorológicas previsibles, solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos.

- 5) A todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de:
- a) un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla. Si se efectúa una reforma que afecte el sistema de lavado con crudos, el Manual será actualizado en consecuencia; y
 - b) un Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo, ajustado al modelo que figura en el Suplemento 2 del Apéndice III del presente Anexo. El Suplemento irá siempre unido al Libro registro de hidrocarburos.

Regla 13C. PETROLEROS EXISTENTES DESTINADOS A DETERMINADOS TRÁFICOS

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, los párrafos 7) a 10) de la Regla 13 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros existentes destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:

- a) puertos o terminales situados en un Estado Parte en el presente Protocolo; o

- b) puertos o terminales de Estados Partes en el presente Protocolo, cuando:
- i) el viaje se realice enteramente dentro de una de las zonas especiales definidas en la Regla 10 1) del presente Anexo; o
 - ii) el viaje se realice enteramente dentro de otros límites designados por la Organización.

2) Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla se aplicará únicamente cuando los puertos a terminales en que, en el curso de tales viajes, se embarque el cargamento, cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el tratamiento de todo el lastre y el agua de lavado de los tanques, procedentes de los petroleros que los utilicen, y todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

- a) que, a reserva de las excepciones previstas en la Regla 11 del presente Anexo, toda el agua de lastre, con inclusión del agua limpia de lastre y de los residuos del lavado de los tanques, sea retenida a bordo y transvasada a las instalaciones de recepción y las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en las secciones apropiadas del Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 3) de la presente Regla;
- b) que se haya llegado a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos de los Estados rectores de los puertos, mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1) de la presente Regla, en cuanto a la utilización de un petrolero existente para un determinado tráfico;
- c) que, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Anexo, las instalaciones y los servicios de recepción de los puertos o terminales a que antes se hace referencia sean considerados suficientes a los efectos de la presente Regla por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Protocolo en cuyo territorio estén situados dichos puertos o terminales; y
- d) que se consigne en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el petrolero está destinado exclusivamente al tráfico determinado de que se trate.

3) Todo petrolero destinado a un tráfico determinado llevará un Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo, ajustado al modelo que figura en el Suplemento 3 del Apéndice III del presente Anexo. El Suplemento irá siempre unido al Libro registro de hidrocarburos.

Regla 13D. PETROLEROS EXISTENTES QUE TENGAN UNA INSTALACIÓN ESPECIAL PARA EL LASTRE

1) Cuando un petrolero existente esté construido u opere de tal manera que en todo momento cumpla con las prescripciones sobre calados y asiento de la Regla 13 2) del presente Anexo, sin tener que recurrir al lastrado con agua, se considerará que cumple con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado a que se hace referencia en la Regla 13 7) del presente Anexo siempre que todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

- a) que los procedimientos operacionales y la instalación adoptada para el lastre hayan sido aprobados por la Administración;
- b) que se llegue a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos interesados de los Estados rectores de los puertos, Partes en el presente Protocolo, cuando se cumpla con las prescripciones relativas a calados y asiento mediante un procedimiento operacional; y
- c) el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos lleve una anotación en el sentido de que el petrolero opera con una instalación especial para el lastre.

2) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

3) La Administración que haya hecho en un certificado la anotación indicada en el párrafo 1) c) de la presente Regla, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes a fines de distribución entre las Partes en el presente Protocolo.

*Regla 13E. EMPLAZAMIENTO PROTEGIDO DE LOS ESPACIOS
DESTINADOS A LASTRE SEPARADO*

1) En todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, y en todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, los tanques de lastre separado necesarios para poder disponer de la capacidad que permita cumplir con lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, que vayan emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, estarán dispuestos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente Regla, a fin de que haya alguna protección contra el derrame de hidrocarburos en caso de varada o abordaje.

2) Los tanques de lastre separado y los espacios que no sean tanques de hidrocarburos emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga (L_t) estarán dispuestos de forma que cumplan con la siguiente prescripción:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [L_t (B + 2D)]$$

donde:

PA_c = área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del costado correspondiente a cada tanque de lastre separado o espacio que no sea un tanque de hidrocarburos, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

PA_s = área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del fondo correspondiente a cada uno de tales tanques o espacios, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

L_t = eslora, expresada en metros, entre los extremos proel y popel de los tanques de carga,

B = manga máxima del buque, expresada en metros, tal como se define ésta en la Regla 1 21) del presente Anexo,

D = puntal de trazado, expresado en metros, medido verticalmente desde el canto superior de la quilla hasta el canto superior del bao de la cubierta de francobordo en el centro del buque, al costado. En los buques con trancanil curvo, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la prolongación ideal de la línea de trazado de la cubierta y la del forro exterior del costado, como si la unión del trancanil con la traca de cinta formase un ángulo,

J = 0,45 para petroleros de 20 000 toneladas de peso muerto, 0,30 para petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 3) de la presente Regla.

Los valores de "J" correspondientes a valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Siempre que los símbolos dados en este párrafo aparezcan en la presente Regla, tendrán el significado que se les da en el presente párrafo.

3) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas el valor de "J" podrá reducirse de la manera siguiente:

$$J \text{ reducido} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ ó } 0,2, \text{ si este valor es superior,}$$

donde:

- a = 0,25 en el caso de petroleros de 200 000 toneladas de peso muerto
- a = 0,40 en el caso de petroleros de 300 000 toneladas de peso muerto
- a = 0,50 en el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 420 000 toneladas

Los valores de "a" correspondientes a los valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

O_c = lo definido en la Regla 23 1) a) del presente Anexo,

O_s = lo definido en la Regla 23 1) b) del presente Anexo,

O_A = derrame de hidrocarburos tolerable, ajustado a lo prescrito en la Regla 24 2) del presente Anexo.

4) En la determinación de los valores "PA_c" y "PA_s" correspondientes a los tanques de lastre separado y a los espacios que no sean tanques de hidrocarburos, se observará lo siguiente:

- a) todo tanque o espacios laterales cuya profundidad sea igual a la altura del costado del buque, o que se extienda desde la cubierta hasta la cara superior del doble fondo, tendrá una anchura mínima no inferior a 2 metros. Esta anchura se medirá desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente al eje longitudinal de éste. Cuando se les dé una anchura menor, el tanque o espacios laterales no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección "PA_c"; y
- b) la profundidad vertical mínima de todo tanque o espacio del doble fondo será de B/15 o de 2 metros, si este valor es inferior. Cuando se les dé una profundidad menor, el tanque o espacio del fondo no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección "PA_s".

La anchura y la profundidad mínimas de los tanques laterales y de los del doble fondo se medirán prescindiendo de las sentinas y, en el caso de la anchura mínima, prescindiendo de todo trancañil curvo.

Regla 14: Sin modificaciones

Regla 15

En el texto actual de esta Regla, suprimase la indicación "(1973)" referida al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

Reglas 16 y 17: Sin modificaciones

Regla 18. INSTALACIÓN DE LAS BOMBAS, TUBERÍAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA A BORDO DE LOS PETROLEROS

Párrafos 1) a 4): Sin modificaciones.

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

5) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudos cumplirá con las prescripciones siguientes:

- a) estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y

b) llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Será posible descargar en tierra o en un tanque de carga o de decantación los residuos procedentes de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

6) Todo petrolero para crudos existente que deba ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudos o que haya de operar con tanques dedicados a lastre limpio cumplirá con las prescripciones del párrafo 5) b) de la presente Regla.

Regla 19: Sin modificaciones

Regla 20

En el texto actual de esta Regla, suprimase la indicación "(1973)" referida al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Reglas 21 a 25: Sin modificaciones

Apéndice I. LISTA DE HIDROCARBUROS: Sin modificaciones

Apéndice II. MODELO DE CERTIFICADO

Se sustituye el actual modelo de certificado por el siguiente:

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona competente u organización autorizada en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

Tipo de buque:

Petrolero para crudos*

Petrolero para productos petrolíferos*

Petrolero para crudos/productos petrolíferos*

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Protocolo*

Buque distinto de los arriba mencionados*

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante:

Fecha en que fue colocada la quilla o la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente o comenzó una transformación importante:

Fecha de entrega o de terminación de una transformación importante:

Parte A. PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto,

en el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de:

a) equipo separador de agua e hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 100 partes por millón) o

b) un sistema de filtración de hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 100 partes por millón)

en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, de:

c) un dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos* (además de a) o b) *supra*) o

d) equipo separador de agua e hidrocarburos y un sistema de filtración de hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 partes por millón) en lugar de a) o b) *supra*.

* Táchese según proceda.

Pormenores relativos a las prescripciones cuya exención se concede en virtud de los párrafos 2) y 4) a) de la Regla 2 del Anexo I del Protocolo:

.....

Observaciones:

*Refrendo para los buques existentes**

Certifico que este buque está actualmente equipado de modo que se ajusta a lo prescrito en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, por lo que se refiere a los buques existentes**.

Firmado
 (firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda,
 de la autoridad)

*Parte B. PARA LOS PETROLEROS****

Capacidad de transporte del buque (m ³)	Peso muerto del buque (toneladas métricas)	Eslora del buque (m.)

Certifico que este buque ha sido construido y equipado de conformidad con las prescripciones siguientes y que debe operar de acuerdo con ellas:

1. Este buque:

a) está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo y las cumple†;

* Solamente se exige consignar este asiento en el primer certificado expedido a un buque.

** En las Reglas 13A 3), 15 1) y 16 4) del Anexo I del Protocolo se indican los plazos siguientes a la entrada en vigor del Protocolo dentro de los cuales los buques deberán ser provistos de equipo separador de agua e hidrocarburos, sistemas de control de las descargas de hidrocarburos, sistemas de filtración de hidrocarburos y/o la adecuada instalación de tanques de decantación.

*** Esta Parte será rellena para los petroleros, incluidos los buques de carga combinados, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel cuya capacidad total sea igual o superior a 200 metros cúbicos.

† Táchese según proceda.

- b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo*;
- c) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo, pero las cumple*.

2. Este buque:

- a) está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo y las cumple*;
- b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo.

3. Este buque:

- a) está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que cumple*;
- b) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo*;
- c) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que sin embargo cumple*;
- d) se ajusta a lo dispuesto en la Regla 13C ó 13D del Anexo I del Protocolo y, de acuerdo con lo especificado en la Parte C del presente Certificado, está exento de las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo*;
- e) está dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de lastre separado*;
- f) está dotado de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos*.

4. Este buque:

- a) está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo, que cumple*;
- b) no está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo*.

*Tanques de lastre separado***

Los tanques de lastre separado se ajustan a la siguiente distribución:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)

* Táchese según proceda.

** Táchese si no corresponde.

*Tanques dedicados a lastre limpio**

Este buque operará con tanques dedicados a lastre limpio hasta el
 (fecha)
 de conformidad con las prescripciones de la Regla 13A del Anexo I del Protocolo.

Los tanques dedicados a lastre limpio se ajustan a la siguiente designación:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)

*Manual**

Certifico que a este buque se le ha provisto de:

- a) un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, actualizado, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo**;
- b) un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, actualizado, de conformidad con la Regla 13B del Anexo I del Protocolo**;

Identificación del Manual actualizado.

Firmado
 (firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda,
 de la autoridad expedidora)

Identificación del Manual actualizado.

Firmado
 (firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda,
 de la autoridad expedidora)

* Táchese si no corresponde.

** Táchese según proceda.

*Parte C. EXENCIONES**

Certifico que este buque:

- a) está destinado únicamente al tráfico entre y, de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo;** o bien que
- b) opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la Regla 13D del Anexo I del Protocolo**
- y está por tanto exento de las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo.

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad expedidora)

CERTIFICO

Que este buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, referentes a la prevención de la contaminación por hidrocarburos; y

que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios y los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del citado Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el de de
sujeto a la realización del (de los) reconocimiento(s) intermedio(s) necesario(s) al término de (cada)
(indíquese el período)

Expedido en
(lugar de expedición del Certificado)

a de de 19....
(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla según corresponda,
de la autoridad expedidora)

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 4 1) c) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la conta-

* Suprimase si no corresponde.

** Táchese según proceda.

minación por los buques, 1973, se ha comprobado que este buque y el estado del mismo se ajustan a las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

El siguiente reconocimiento intermedio
deberá efectuarse el

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad)

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

El siguiente reconocimiento intermedio
deberá efectuarse el

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad)

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

El siguiente reconocimiento intermedio
deberá efectuarse el

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad)

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad)

Apéndice III. MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

Suplemento 1

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS PARA PETROLEROS QUE OPEREN CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO*

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Capacidad total de carga m³Capacidad total de los tanques dedicados a lastre limpio m³

Los tanques siguientes han sido designados como tanques dedicados a lastre limpio:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)

NOTA: Los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

A) *Lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio*

101.	Identidad del (de los) tanque(s) lastrados(s)			
102.	Fecha y situación del buque cuando, en el(los) tanque(s) dedicados(s) a lastre limpio, se tomó el agua destinada a limpieza por descarga o a lastrado en puerto			
103.	Fecha y situación del buque cuando se limpiaron por descarga de agua la(s) bomba(s) y las tuberías y su contenido pasó al tanque de decantación			
104.	Fecha y situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el(los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio			
105.	Fecha, hora y situación del buque cuando se cerraron a) las válvulas del tanque de decantación, b) las válvulas de los tanques de carga, c) otras válvulas que afectan al sistema de lastre limpio			
106.	Cantidad de lastre limpio tomado a bordo			

* El presente Suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos para petroleros que operen con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. El resto de la información exigida se consignará en el Libro registro de hidrocarburos.

El infrascrito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir el lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación ..

El capitán

B) *Descarga de lastre limpio*

107.	Identidad del (de los) tanque(s)			
108.	Fecha, hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio <i>a)</i> en el mar o <i>b)</i> en una instalación de recepción			
109.	Fecha, hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar			
110.	Cantidad descargada <i>a)</i> en el mar o <i>b)</i> en una instalación de recepción			
111.	¿Se verificó antes de la descarga si el agua de lastre estaba contaminada por hidrocarburos?			
112.	¿Se controló la naturaleza del agua de lastre con un hidrocarbúrometro durante la descarga?			
113.	¿Se observó algún indicio de contaminación por hidrocarburos del agua de lastre antes de la descarga o durante ésta?			
114.	Fecha y situación del buque cuando la bomba y las tuberías se vaciaron por descarga de agua después de la operación de carga			
115.	Fecha, hora y situación del buque cuando se cerraron <i>a)</i> las válvulas del tanque de decantación, <i>b)</i> las válvulas de los tanques de carga, <i>c)</i> otras válvulas que afectan al sistema de lastre limpio			
116.	Cantidad de agua contaminada trasvasada al (a los) tanque(s) de decantación (identifique(n)se el(los) tanque(s) de decantación)			

El infrascrito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir la descarga de lastre limpio y que la(s) bomba(s) y las tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio se limpiaron debidamente al concluir la descarga de lastre limpio.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación ..

El capitán

Suplemento 2

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS DESTINADO A LOS PETROLEROS PARA CRUDOS QUE OPEREN CON UN PROCEDIMIENTO DE LAVADO DE TANQUES DE CARGA CON CRUDOS*

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Capacidad total de carga

Viaje de a

(Puerto(s)) (fecha) (Puerto(s)) (fecha)

NOTAS: Los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

Los tanques de carga lavados con crudos serán los indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, estipulado en la Regla 13B 5) a) del Protocolo.

Se utilizará una columna distinta para cada tanque así lavado o bien enjuagado con agua.

A) *Lavado con crudos*

201.	Fecha y puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buque, si se efectuó entre dos puertos de descarga				
202.	Identidad del (de los) tanque(s) lavado(s) (véase Nota 1)				
203.	Número de máquinas utilizadas				
204.	Comienzo del lavado a) fecha y hora b) espacio vacío en el tanque				
205.	Método de lavado empleado (véase Nota 2)				
206.	Presión de las tuberías de lavado				
207.	Terminación e interrupción del lavado a) fecha y hora b) espacio vacío en el tanque				
208.	Observaciones				

* El presente Suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos destinado a los petroleros para crudos que operen con un procedimiento de lavado de tanques con crudos, de conformidad con la Regla 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y está destinado a sustituir la sección e) del Libro registro de hidrocarburos. Los pormenores relativos al lastrado y al deslastrado, así como el resto de la información exigida se consignarán en el Libro registro de hidrocarburos.

Nota 1. Cuando un tanque determinado tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2, centro, sección proel.

Nota 2. De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es del segundo tipo, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate del programa.

Los tanques se lavaron de acuerdo con los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado (véase Nota 3), y al concluir la operación se comprobó que estaban secos.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación ...
El capitán

B) *Enjuague con agua o limpieza por descarga de agua de los fondos de los tanques*

209.	Fecha y situación del buque al efectuarse el enjuague o la limpieza por descarga de agua				
210.	Identidad del (de los) tanque(s) y fecha				
211.	Volumen de agua utilizada				
212.	Trasvase efectuado a: a) instalaciones de recepción b) tanque(s) de decantación (identifique(n)se el (los) tanque(s) de decantación)				

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación ...
El capitán

Suplemento 3

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS
PARA PETROLEROS DESTINADOS A DETERMINADOS TRÁFICOS*

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Capacidad total de la carga m³
Capacidad total para agua de lastre, exigida en cumplimiento de los párrafos 2 y 3 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo m³
Viajes de a
(puerto(s)) (puerto(s))

NOTA: Los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

Nota 3. Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a "observaciones" se consignarán los oportunos pormenores.

* El presente Suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos para petroleros destinados a determinados trááficos, de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y está destinado a sustituir las secciones d), f), g) e i) del Libro registro de hidrocarburos. El resto de la información exigida se consignará en el Libro registro de hidrocarburos.

A) *Toma de agua de lastre*

301.	Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s)				
302.	Fecha y situación del buque al ser lastrado				
303.	Cantidad total de lastre tomado (metros cúbicos)				
304.	Método para calcular la cantidad de lastre				
305.	Observaciones				
306.	Fecha y firma del oficial a cargo de la operación				
307.	Fecha y firma del capitán				

B) *Redistribución del agua de lastre a bordo del buque*

308.	Razones para la redistribución				
309.	Fecha y firma del oficial a cargo de la operación				
310.	Fecha y firma del capitán				

C) *Descarga del agua de lastre en instalación de recepción*

311.	Fecha y puerto(s) en que se descargó el agua de lastre				
312.	Nombre o designación de la instalación de recepción				
313.	Cantidad total de agua de lastre descargada (metros cúbicos)				
314.	Método para calcular la cantidad de lastre				
315.	Fecha y firma del oficial a cargo de la operación				
316.	Fecha y firma del capitán				
317.	Fecha y firma y estampilla del funcionario de la autoridad rectora del puerto				

ANEXO II

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Sin modificaciones

ANEXO III

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VÍA MARÍTIMA EN PAQUETES, CONTENEDORES, TANQUES PORTÁTILES Y CAMIONES CISTERNA O VAGONES TANQUE

Sin modificaciones

ANEXO IV

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

Sin modificaciones

ANEXO V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

Sin modificaciones

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:
Por la Argentina:

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:
Por Australia:

Subject to ratification¹
[GORDON FREETH]²

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia:

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

Sous réserve d'approbation ultérieure³
[G. MARCHAND]

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

Subject to ratification¹
[RUETE]
[Dr. BREUER]

¹ Sous réserve de ratification.

² Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the International Maritime Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation maritime internationale.

³ Subject to subsequent approval.

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:
Por Lesotho:

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:
Por Liberia:

[G. F. B. COOPER]

Subject to ratification¹

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:
Por Mauricio:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:
Por México:

[MANUEL TELLO]

ad referendum

¹ Sous réserve de ratification.

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

Subject to approval¹

[R. FACK]

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:
Por Nicaragua:

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

Subject to ratification²

[E. WISNIEWSKI]

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:
Por Sudáfrica:

¹ Sous réserve d'approbation.

² Sous réserve de ratification.

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

A reserva de ratificación¹

[LUIS GUILLERMO PERINAT]

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:
Por Swazilandia:

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

Subject to ratification²

[OLOF RYDBECK]

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:
Por Suiza:

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:
Por los Emiratos Arabes Unidos:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

Subject to ratification²

[J. N. ARCHER]

¹ Subject to ratification — Sous réserve de ratification.

² Sous réserve de ratification.

For the United Republic of Tanzania:
Pour la République-Unie de Tanzanie :
За Объединенную Республику Танзания:
Por la República Unida de Tanzania:

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:
Por los Estados Unidos de América:

Subject to ratification¹

[WILLIAM M. BENKERT]
[SIDNEY A. WALLACE]

For the Upper Volta:
Pour la Haute-Volta :
За Верхнюю Вольту:
Por el Alto Volta:

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:
Por el Uruguay:

[V/A HUGO MÁRQUEZ]

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

¹ Sous réserve de ratification.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR
LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE
LA POLLUTION

1. En considération des recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime, le Conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a décidé, le 25 mai 1977, de convoquer la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, laquelle s'est tenue à Londres du 6 au 17 février 1978.

2. Sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des délégations :

Algérie	Kenya
Allemagne, République fédérale d'	Koweït
Arabie Saoudite	Libéria
Argentine	Malaisie
Australie	Maroc
Bahamas	Mexique
Bahreïn	Nigéria
Barbade	Norvège
Belgique	Nouvelle-Zélande
Bésil	Oman
Bulgarie	Panama
Canada	Pays-Bas
Chili	Philippines
Chypre	Pologne
Colombie	Portugal
Cuba	République de Corée
Danemark	République démocratique allemande
Egypte	Roumanie
Espagne	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Etats-Unis d'Amérique	Sénégal
Finlande	Singapour
France	Suède
Ghana	Thaïlande
Grèce	Trinité-et-Tobago
Inde	Tunisie
Indonésie	Turquie
Irak	Union des Républiques socialistes soviétiques
Iran	Uruguay
Irlande	Venezuela
Israël	Yougoslavie
Italie	
Japon	

3. Les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des observateurs :

Chine
Equateur
Maurice

4. Sur l'invitation de l'Organisation, l'organisme suivant des Nations Unies avait envoyé un représentant à la Conférence :

Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

5. Les organisations intergouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence :

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)
Commission des Communautés européennes (CEE)

6. Les organisations non gouvernementales suivantes avaient également envoyé des observateurs à la Conférence :

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Union internationale d'assurances transports (IUMI)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Comité international radio-maritime (CIRM)
Association internationale des ports (IAPH)
Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO)
Association internationale des sociétés de classification (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Association internationale des armateurs (INSA)
Comité de la technologie marine pour les ressources océaniques (ECOR)
Internationale des amis de la terre (FOE)
Association internationale des instituts de navigation (IAIN)
Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. A l'ouverture de la Conférence, M. S. Clinton Davis, Sous-Secrétaire d'Etat parlementaire aux sociétés, à l'aviation et aux transports maritimes du Ministère du commerce du Royaume-Uni, a fait, au nom du Gouvernement de Sa Majesté, une déclaration dans laquelle il a souhaité la bienvenue aux représentants à la Conférence.

8. M. Manuel Tello de la délégation mexicaine a été élu président de la Conférence. Les personnes dont les noms suivent ont été élues vice-présidents :

M. M. Jacquier (France)
M. P. Gavai (Inde)
M. R. Adero (Kenya)
M. Said Ben Ammar (Tunisie)
M. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Conférence a nommé le Bureau suivant :

Secrétaire général : M. C. P. Srivastava

Secrétaires exécutifs : M. G. P. Kostylev, M. Y. Sasamura

10. La Conférence a constitué les commissions et comités ci-après :

Commission I

Président : M. J. Vonau (Pologne)
Vice-président : M. S. Abboud (Égypte)

Commission II

Président : M. P. Eriksson (Suède)
Vice-président : M. J. H. Birtwhistle (Canada)

Commission III

Président : M. L. Spinelli (Italie)
Vice-président : M. J. F. Schwarz (Argentine)

Commission de vérification des pouvoirs

Président : M. S. Tardana (Indonésie)

Comité de rédaction

Président : M. S. N. Burbridge (Royaume-Uni)

11. Les documents suivants ont servi de base aux travaux de la Conférence :

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires¹;
- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer²;
- Les projets de protocoles de ces conventions établis conjointement par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation;
- Des projets de résolutions relatifs à l'amélioration de la sécurité en mer et à la prévention de la pollution des mers par les navires;
- Des propositions et observations soumises à la Conférence par les gouvernements et organisations intéressés.

12. A la suite de ses délibérations qui sont consignées dans ses comptes rendus et rapports, la Conférence a adopté les instruments suivants :

Le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer³ et

Le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires⁴.

Les Protocoles susmentionnés constituent respectivement les documents 1 et 2 joints au présent Acte final.

13. La Conférence a également adopté les Résolutions dont le texte constitue le document 3 joint au présent Acte final.

¹ Voir p. 140 du présent volume.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

³ *Ibid.*, vol. 1226, p. 255

⁴ Voir p. 4 du présent volume.

14. Le texte du présent Acte final et des documents qui l'accompagnent est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Il est établi en un seul original en langues anglaise, espagnole, française et russe, et accompagné des textes du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Les textes des Protocoles sont établis dans les langues spécifiées comme faisant également foi dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Des traductions officielles des Protocoles seront établies dans les langues spécifiées dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Les originaux de ces traductions officielles seront déposés avec le présent Acte final.

15. Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final et des Résolutions de la Conférence, des copies certifiées conformes des textes authentiques des Protocoles et, lorsqu'elles auront été établies, des traductions officielles des Protocoles aux gouvernements des Etats invités à se faire représenter à la Conférence, en fonction des vœux qu'ils auront exprimés.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES TANQUE Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, 1978

1. Considerando las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima, el 25 de mayo de 1977 el Consejo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental decidió convocar la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que se celebró en Londres del 6 al 17 de febrero de 1978.

2. Por invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Alemania, República Federal de	Japón
Arabia Saudita	Kenya
Argelia	Kuwait
Argentina	Liberia
Australia	Malasia
Bahamas	Marruecos
Bahrein	México
Barbados	Nigeria
Bélgica	Noruega
Brasil	Nueva Zelandia
Bulgaria	Omán
Canadá	Países Bajos
Colombia	Panamá
Cuba	Polonia
Chile	Portugal
Chipre	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Dinamarca	República de Corea
Egipto	República Democrática Alemana
España	Rumania
Estados Unidos de América	Senegal
Filipinas	Singapur
Finlandia	Suecia
Francia	Tailandia
Ghana	Trinidad y Tabago
Grecia	Túnez
India	Turquía
Indonesia	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Irán	Uruguay
Iraq	Venezuela
Irlanda	Yugoslavia
Israel	
Italia	

3. Los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

China
Ecuador
Mauricio

4. Por invitación de la Organización, la siguiente organización del sistema de las Naciones Unidas envió un representante a la Conferencia:

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

5. Las siguientes organizaciones intergubernamentales enviaron observadores a la Conferencia:

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)

Comisión de las Comunidades Europeas (CEE)

6. Las siguientes organizaciones no gubernamentales enviaron también observadores a la Conferencia:

Cámara Naviera Internacional (ICS)
Federación Naviera Internacional (ISF)
Unión Internacional de Seguros de Transporte (IUMI)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)
Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)
Asociación Internacional de Puertos (AIP)
Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Asociación Internacional de Armadores (INSA)
Comité de Ingeniería de Recursos Oceánicos (ECOR)
Internacional de Amigos de la Tierra (FOE)
Asociación Internacional de los Institutos de Navegación (IAIN)
Asociación de Constructores Navales de la Europa Occidental (AWES)

7. Durante el acto inaugural de la Conferencia, el Sr. S. Clinton Davis, Subsecretario parlamentario de Estado para firmas comerciales, aviación y navegación del Departamento de Comercio del Reino Unido, hizo una declaración en nombre del Gobierno de Su Majestad, en el curso de la cual dio la bienvenida a los delegados presentes en la Conferencia.

8. El Sr. Manuel Tello, de la delegación de México, fue elegido Presidente de la Conferencia. Como Vicepresidentes fueron elegidos:

Sr. M. Jacquier (Francia)
Sr. P. Gavai (India)
Sr. R. Adero (Kenya)
Sr. Said Ben Ammar (Túnez)
Sr. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Mesa de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General: Sr. C. P. Srivástava

Secretarios Ejecutivos: Sr. G. P. Kostylev, Sr. Y. Sasamura

10. La Conferencia constituyó las siguientes Comisiones:

Comisión I

Presidente: Sr. J. Vonau (Polonia)
Vicepresidente: Sr. S. Abboud (Egipto)

Comisión II

Presidente: Sr. P. Eriksson (Suecia)
Vicepresidente: Sr. J. H. Birtwhistle (Canadá)

Comisión III

Presidente: Sr. L. Spinelli (Italia)
Vicepresidente: Sr. J. F. Schwarz (Argentina)

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. S. Tardana (Indonesia)

Comisión de Redacción

Presidente: Sr. S. N. Burbridge (Reino Unido)

11. Los documentos siguientes constituyeron la base de la labor de la Conferencia:

- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973;
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
- Proyectos de Protocolos relativos a los citados Convenios, preparados conjuntamente por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización;
- Proyectos de Resoluciones relativas al acrecentamiento de la seguridad en el mar y a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques;
- Propuestas y comentarios sometidos a la consideración de la Conferencia por los Gobiernos y organizaciones interesados.

12. Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las actas resumidas y en los informes de la Conferencia, ésta adoptó los siguientes instrumentos:

Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y

Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

Los mencionados Protocolos constituyen respectivamente los Documentos adjuntos 1 y 2 de la presente Acta final.

13. La Conferencia aprobó también las Resoluciones que figuran en el Documento adjunto 3 de la presente Acta final.

14. El texto de la presente Acta final, con sus Documentos adjuntos, queda depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Está redactado en un solo original, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y va acompañado de los textos del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. Los textos de los Protocolos han sido redac-

tados en los idiomas auténticos especificados en los Convenios a los cuales corresponden. Se harán traducciones oficiales de los Protocolos a los idiomas especificados en el Convenio al cual correspondan. Los originales de las mencionadas traducciones oficiales serán depositados junto con la presente Acta final.

15. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental hará llegar a los Gobiernos de los Estados que estuvieron invitados a enviar representantes a la Conferencia copias certificadas de la presente Acta final con las Resoluciones de la Conferencia, copias certificadas de los textos auténticos de los Protocolos y, cuando hayan sido efectuadas, traducciones oficiales de los Protocolos, respondiendo a los pedidos formulados por dichos Gobiernos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

President:
Président :
Председатель:
Presidente:

[H. E. Mr. M. TELLO]¹

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization:
Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime :
Генеральный Секретарь Межправительственной Морской
Консультативной Организации:
Secretario General de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental:

[C. P. SRIVASTAVA]

Executive Secretaries of the Conference:
Secrétaires exécutifs de la Conférence :
Исполнительный Секретарь Конференции:
Secretarios Ejecutivos de la Conferencia:

[G. KOSTYLEV]
[Y. SASAMURA]

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:
Por Argelia:

[M. A. CHOUAKI]

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:
Por la Argentina:

[A. L. PADILLA]

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the International Maritime Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation maritime internationale.

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:
Por Australia:

[R. M. TAYLOR]

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские О-ва:
Por las Bahamas:

[R. F. A. ROBERTS]
[A. L. MORRIS]

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:
Por Bahrein:

[W. H. AL-NIMER]

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:
Por Barbados:

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:
Por Bélgica:

[L. VAN DE VEL]

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:
Por el Brasil:

[J. O. RACHE DE ALMEIDA]

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:
Por Bulgaria:

[K. IVANOV]

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:
Por el Canadá:

[W. A. O'NEIL]
[G. W. R. GRAVES]
[R. E. HAGE]
[D. J. KINGHAM]

[R. W. PARSONS]
[J. H. BIRTWHISTLE]
[A. WALTON]

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:
Por Chile:

[J. BERGUNO BARNES]
[G. S. SANTA-CRUZ]
[F. ABREGO]

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:
Por Colombia:

[F. CORREDOR]

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:
Por Cuba:

[D. P. VILLEGAS LENA]

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:
Por Chipre:

[R. LEWIS]
[O. ВЕНА]
[J. M. BATES]

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:
Por Dinamarca:

[T. MADSEN]
[T. R. FUNDER]

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:
Por Egipto:

[M. M. FAWZI]
[M. EL-GHAMRY]

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia

[E. HELANIEMI]

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

[M. M. JACQUIER]
[X. DUCLAUX]

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:
Por la República Democrática Alemana:

[G. BOSSOW]

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

[F. STELTER]

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

[J. A. KUNTOH]
[Y. N. OHENE-AKRASI]

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

[V. TZAVARAS]

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:
Por la India:

[P. G. GAVAI]
[P. S. VANCHISWAR]
[R. C. MOHAN]
[T. V. RAJARAM]
[HARBANS SINGH]

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:
Por Indonesia:

[S. TARDANA]

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:
Por el Irán:

[A. FARID]

For Iraq:
Pour l'Irak :
За Ирак:
Por el Iraq:

[T. N. AL-OMARI]

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:
Por Irlanda:

[T. GORMAN]

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:
Por Israel:

[P. MUNCH]

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:
Por Italia:

[G. D'AGOSTINO]

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:
Por el Japón:

[K. KOMURA]
[T. AKAIWA]
[K. TODA]
[K. OGAWA]
[Y. KOSHIMURA]

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:
Por Kenya:

[R. O. ADERO]
[B. A. N. MUDHO]

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:
Por Kuwait:

[A. M. AL YAGOUT]
[A. R. AL NAIBARI]
[N. A. AL NAKIB]

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерню:
Por Liberia:

[G. F. B. COOPER]

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайзию:
Por Malasia:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мекснку:
Por México:

[M. TELLO]
[J. JARAMILLO-VÁZQUEZ]

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:
Por Marruecos:

[A. NACIF]

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

[H. O. G. TEN RAA]
[A. VAN DER WOUDE]
[P. J. M. DE BRUYN]
[R. A. VAN OTTERLOO]
[G. E. KULSDOM]

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

[T. CAUGHLEY]

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:
Por Nigeria:

[A. S. WALI]
[E. O. AGBAKOVA]
[H. A. AGATE]

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:
Por Noruega:

[M. HAREIDE]
[A. FRETHEIM]
[E. J. SALVESEN]
[G. STUBBERUD]
[T. STOLTENBERG]

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:
Por Omán:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:
Por Panamá:

[J. A. STAGG]

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

[P. T. BAUTISTA]
[J. M. CASILLAN]

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

[E. WISNIEWSKI]

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

[L. M. ALEXANDRE]
[A. FERNANDES]

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Республику Корею:
Por la República de Corea:

[KYUNG-SUK SUH]
[SU-WHAN PARK]
[JAO SUNG KIM]

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:
Por Rumania:

[G. MIHAIL]

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie saoudite :
За Саудовскую Аравию:
Por la Arabia Saudita:

[S. A. BARAYAN]
[M. W. GHALI]

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:
Por el Senegal:

The Chargé d'affaires a.i.¹
[S. N. BA]

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:
Por Singapur:

[LIM TECK EE]

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

[A. MATO]

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

[G. K. LIND AF HAGEBY]
[P. ERIKSSON]

¹ Le Chargé d'affaires par intérim.

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:
Por Tailandia:

[P. WANNAMETHEE]
[P. BURANADILOK]
[K. SNIDVONGS]

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:
Por Trinidad y Tabago:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:
Por Túnez:

[SAID BEN AMMAR]
[S. AZOUZ]
[H. BOUSSOFFARA]

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:
Por Turquía:

[A. KESKEK]
[G. CANER]

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

[A. KOLESNITCHENKO]
[A. I. ANDREEV]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

[J. N. ARCHER]
[S. N. BURBRIDGE]
[J. COWLEY]

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:
Por los Estados Unidos de América:

[W. M. BENKERT]
[S. A. WALLACE]

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:
Por el Uruguay:

[R. PIRIZ]

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

[N. SÁNCHEZ LUNA]
[M. TIRADO]

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:
Por Yugoslavia:

[M. SIKIÉ]
[M. DUNATOV]

Document 3

RÉSOLUTION I

DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) contribuera largement, lorsqu'il sera appliqué, à mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et à réduire au minimum les rejets accidentels de ces substances,

Désirant que le Protocole MARPOL, qui inclut la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et la modifie, entre en vigueur aussitôt que possible,

Prenant note des travaux accomplis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime pour résoudre les problèmes techniques que soulève l'application de la Convention MARPOL,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1981 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, qui inclut la Convention MARPOL et la modifie,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties au Protocole MARPOL :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1980;
- b) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1980, de donner au Secrétaire général de l'Organisation, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, les gouvernements veillent à ce que les dispositions de ce protocole soient appliquées aux navires neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les pétroliers existants, le Protocole MARPOL prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à celle de l'entrée en vigueur du Protocole,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions, dans toute la mesure possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL en juin 1981 ou dès que possible après cette date, à savoir :

— Pour les transporteurs de brut existants

Prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé, aux systèmes de lavage au pétrole brut ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL

— Pour les transporteurs de produits existants

Prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

RÉSOLUTION 2

DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À CETTE CONVENTION

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) pourront améliorer sensiblement, lorsqu'ils seront appliqués, la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que la sauvegarde des personnes à bord,

Notant que le Protocole SOLAS que la Conférence a adopté ne peut entrer en vigueur qu'après l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS,

Désirant que la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS entrent en vigueur aussitôt que possible,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1979 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS et s'efforcent de veiller à ce que le Protocole SOLAS entre en vigueur à la même date ou dès que possible après cette date,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties à la Convention SOLAS :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1978;
- b) De déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant le Protocole SOLAS lorsqu'il sera ouvert à la signature ou dès que possible après cette date et, lorsqu'ils seront en mesure de le faire, de s'efforcer de déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant à la fois la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS;
- c) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1978, de donner au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande par ailleurs aux Etats qui ont déposé des instruments de ratification de la Convention SOLAS de déposer des instruments de ratification du Protocole SOLAS aussitôt que possible,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS, les Administrations veillent à ce que les dispositions de cet instrument soient appliquées aux navires-citernes neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les navires existants, le Protocole SOLAS prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à la date de son entrée en vigueur,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions dans toute la mesure possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS aux dates ci-après ou dès que possible après ces dates, à savoir :

— Prescriptions relatives aux dispositifs à gaz inerte contenues à la règle 60 du chapitre II-2 du Protocole SOLAS

Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes : juin 1981

Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes et transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes mais inférieur à 40 000 tonnes, munis d'appareils de lavage des citernes à débit élevé : juin 1983

— Prescriptions relatives à l'appareil à gouverner des navires-citernes existants qui figurent au paragraphe *d*) de la règle 29 du chapitre II-1 du Protocole SOLAS : juin 1981,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

RÉSOLUTION 3

FUTURES INITIATIVES VISANT À ÉLIMINER LA POLLUTION

La Conférence,

Notant que, dans ses résolutions 1 et 3, la Conférence internationale sur la pollution des mers a exprimé l'opinion que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires constituerait, lorsqu'elle serait mise en œuvre, un nouveau pas important vers l'élimination complète de la pollution des mers par les substances nuisibles provenant des navires,

Estimant que le Protocole de 1978 relatif à ladite convention (Protocole MARPOL) contribuera également à éliminer la pollution par les hydrocarbures,

Prenant note des dispositions du Protocole MARPOL qui étend les prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé à tous les transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et rend également les systèmes de lavage au pétrole brut obligatoires pour tous ces transporteurs de brut,

Consciente que l'application combinée des prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé et aux systèmes de lavage au pétrole brut accroîtra considérablement l'aptitude des Autorités à éliminer complètement la pollution des mers par les navires,

Recommande que l'application combinée des prescriptions susvisées constitue l'objectif final de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, s'agissant de la pollution causée par tous les transporteurs de brut,

Invite l'Organisation à mettre au point avant 1986 des propositions visant à apporter les amendements appropriés au Protocole MARPOL pour atteindre cet objectif.

RÉSOLUTION 4

PROCÉDURES DE CONTRÔLE POUR LES TRANSPORTEURS DE BRUT EXISTANTS D'UN PORT EN LOURD INFÉRIEUR À 40 000 TONNES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL),

Notant que le Protocole MARPOL contient de nouvelles prescriptions concernant le transport du ballast et le lavage des citernes à cargaison à bord des pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage, qui sera exigée des pétroliers existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, qu'ils utilisent des citernes à ballast séparé, des systèmes de lavage au pétrole brut ou des citernes à ballast propre spécialisées,

Reconnaissant également que, pour les navires-citernes existants de moins de 40 000 tonnes, il faut pouvoir compter entièrement sur l'utilisation efficace des systèmes prévus pour conserver les hydrocarbures à bord,

Reconnaissant en outre les progrès qu'a accomplis l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la mise au point des procédures de contrôle des rejets auxquelles il est fait référence dans la résolution 6 adoptée par la présente Conférence,

Prie instamment les gouvernements d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre desdites procédures à bord des navires-citernes d'un port en lourd inférieur à 40 000 tonnes dans les ports ou les terminaux de chargement et de déchargement,

Recommande à l'Organisation de revoir régulièrement les mesures prises pour mettre en œuvre ces procédures.

RÉSOLUTION 5

POURSUITE DE LA MISE AU POINT DE NORMES INTERNATIONALES RELATIVES AUX DISPOSITIFS À GAZ INERTE

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) prévoient une utilisation sensiblement plus large des dispositifs à gaz inerte aussi bien à bord des navires-citernes neufs qu'à bord des navires-citernes existants,

Tenant compte de la résolution 2 adoptée par la présente Conférence visant à mettre en œuvre la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS aussi rapidement que possible et des conséquences de cette utilisation plus large sur la capacité disponible du marché ainsi que du fait qu'il est absolument essentiel que tous les dispositifs à gaz inerte soient conformes aux normes techniques les plus élevées,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime suscite des études pour examiner à nouveau les prescriptions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS qui concernent les dispositifs à gaz inerte et mette au point des directives complétant les prescriptions de ladite règle en prenant en considération la rigueur des conditions de fonctionnement et la nécessité de maintenir lesdits dispositifs dans un état satisfaisant.

RÉSOLUTION 6

PROCÉDURES VISANT À ASSURER LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES CONVENTIONS RELATIVES À LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant qu'il est important que les instruments internationaux applicables à la sécurité et à la prévention de la pollution aient un caractère acceptable afin d'assurer leur entrée en vigueur rapide et leur application effective par la suite,

Notant, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les navires, que la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers avait instamment prié les gouvernements, aux termes de sa résolution 1, d'accepter d'urgence les amendements de 1969¹ à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures²,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1140, p. 348.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

Notant également avec satisfaction que les amendements susmentionnés sont entrés en vigueur le 20 janvier 1978,

Sachant que la résolution A.391(X) adoptée le 14 novembre 1977 par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime¹ contient des directives pour la mise en œuvre de la convention susmentionnée sous sa forme modifiée,

Notant en outre que la résolution A.321(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation le 12 novembre 1975² définit des procédures applicables au contrôle des navires soumis aux dispositions de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer³ et de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge⁴;

Prie instamment les gouvernements d'observer les procédures et les directives susmentionnées afin de garantir la stricte application des normes de sécurité à bord des navires et des normes relatives à la prévention de la pollution par les navires,

Invite l'Organisation à améliorer ces procédures et directives de façon appropriée à mesure que les normes énoncées dans les conventions et protocoles relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution entreront en vigueur.

RÉSOLUTION 7

MISE AU POINT DE DIRECTIVES SUR L'EXÉCUTION DES INSPECTIONS PORTUAIRES RELATIVES AUX RÉSULTATS DU NETTOYAGE DES CITERNES À CARGAISON PAR LE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Notant que les règles 13 et 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 (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contiennent de nouvelles prescriptions concernant une méthode de nettoyage des citernes à cargaison par le lavage au pétrole brut,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage au pétrole brut en vue de réaliser l'objectif final qui est de mettre fin à la pollution par les navires,

Reconnaissant également que la mise au point de directives uniformes sur la portée et le déroulement des inspections portuaires des résultats du nettoyage des citernes à cargaison constitue une condition indispensable si l'on veut s'assurer que les transporteurs de brut utilisant des systèmes de lavage au pétrole brut satisfont à tout moment aux dispositions du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime prenne de toute urgence des mesures pour mettre au point de telles directives qui devraient être appliquées par les gouvernements dès leur adoption par l'Organisation.

RÉSOLUTION 8

AMÉLIORATION DU NIVEAU DES ÉQUIPAGES DES NAVIRES-CITERNES

La Conférence,

Ayant adopté les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et à la Convention internationale de 1974

¹ Résolutions et autres Décisions, *Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, dixième session, 7-17 novembre 1977*, p. 214.

² *Ibid.*, neuvième session, 3-14 novembre 1975, p. 26.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 536, p. 27.

⁴ *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui contiennent des dispositions plus strictes en ce qui concerne la conception, l'équipement et l'inspection des navires, notamment des navires-citernes, ainsi que la délivrance des certificats,

Notant qu'une conférence internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sera convoquée prochainement en vue de conclure une convention sur ces questions,

Consciente que l'élément humain présente une importance cruciale pour la sécurité de l'exploitation des navires,

Reconnaissant en conséquence que l'on ne peut tirer pleinement partie d'une conception et d'un équipement complexes et avancés des navires-citernes, eu égard à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin, que si l'on adopte simultanément des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation des équipages des navires-citernes et la délivrance des brevets,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'adopter, dans une convention internationale, des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation de l'équipage des navires-citernes et la délivrance des brevets.

RÉSOLUTION 9

PROTECTION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

La Conférence,

Notant avec satisfaction les travaux qu'effectue l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Notant en outre la décision prise par la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers d'inclure dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) des dispositions obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers dans certaines zones spéciales définies comprenant les zones de la mer Méditerranée, de la mer Baltique, de la mer Noire, de la mer Rouge et la zone des golfes, en raison de leurs caractéristiques océanographiques particulières et de leur importance écologique,

Notant également qu'en vertu de l'article VIII de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets¹ (Convention de Londres sur l'immersion) les Parties contractantes ayant des intérêts communs à protéger dans le milieu marin d'une zone géographique donnée s'efforceront, compte tenu des caractéristiques régionales, de conclure des accords régionaux compatibles avec ladite convention en vue de prévenir la pollution, particulièrement celle due à l'immersion,

Consciente des activités entreprises dans certaines régions particulières, notamment la mer Méditerranée, la mer Rouge, la zone des golfes, le golfe de Guinée, et les eaux des Antilles et de l'Asie du Sud-Est, dans le cadre du système des Nations Unies sous la coordination du Programme des Nations Unies pour l'environnement et avec la participation de l'OMCI,

Consciente de la nécessité de prendre des mesures visant à protéger les zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Sachant également que ce besoin ne peut être satisfait sans études spéciales entreprises en priorité,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1046, p. 121.

Reconnaissant la compétence de l'Organisation dans le domaine de la prévention de la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets et de la lutte contre cette pollution, et la compétence d'autres organisations internationales en ce qui concerne le milieu marin,

Invite l'Organisation :

- a) A poursuivre ses efforts dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets;
- b) A entreprendre en priorité et en plus des travaux en cours, en collaboration avec d'autres organisations et organes spécialisés internationaux pertinents, des études en vue :
 - i) De dresser un inventaire des zones maritimes du monde qui ont spécialement besoin d'être protégées contre la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets, en raison de leur vulnérabilité particulière, eu égard à leurs ressources naturelles renouvelables ou à leur importance au plan scientifique;
 - ii) D'évaluer, autant que possible, la mesure dans laquelle une protection est nécessaire ainsi que les dispositions qui pourraient être jugées appropriées pour assurer un degré raisonnable de protection, en tenant compte également des autres utilisations légitimes des mers;
- c) A examiner, sur la base des études effectuées en conséquence et des résultats des autres travaux entrepris, les mesures qui seront nécessaires pour assurer une meilleure protection du milieu marin contre la pollution provenant des navires et de l'immersion de déchets;
- d) A prendre des mesures, en temps voulu, conformément à la procédure établie, en vue d'incorporer, dans le cadre des conventions pertinentes, toutes les dispositions nécessaires qui pourront être établies à la suite des études susmentionnées;
- e) A formuler à l'intention de la Réunion consultative des Parties contractantes une recommandation visant à ce que des mesures appropriées soient prises dans le cadre de la Convention de Londres sur l'immersion pour protéger ces zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution résultant de l'immersion.

RÉSOLUTION 10

ELABORATION DE DIRECTIVES POUR L'EXÉCUTION DES VISITES ET DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES, Y COMPRIS LES INSPECTIONS INOPINÉES ET LES VISITES ANNUELLES OBLIGATOIRES DES NAVIRES

La Conférence,

Notant que les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS) et à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) prévoient des modifications aux dispositions relatives aux intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections ainsi que l'adoption d'inspections inopinées des navires et de visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées des navires,

Consciente que l'efficacité de ces visites et inspections dépend des règles nationales promulguées par les Administrations pour donner effet aux dispositions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant que des prescriptions uniformes relatives à l'étendue et aux caractéristiques des visites et des inspections peuvent contribuer de façon appréciable à garantir l'observation permanente par les navires des prescriptions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant également qu'il existe actuellement un certain nombre de périodes de validité différentes pour les certificats requis par la Convention internationale pour la

sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge de même que différents intervalles entre les visites ou les inspections intermédiaires requises par lesdites conventions et les protocoles et qu'il serait souhaitable d'uniformiser ces périodes et ces intervalles,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de prendre rapidement les mesures nécessaires pour mettre au point, à l'intention des Administrations, des directives sur l'étendue, les caractéristiques et la fréquence des visites et inspections susvisées des navires en tenant dûment compte de la construction, des machines, de l'équipement et de l'âge du navire; lesdites directives devraient également comprendre des prescriptions relatives à la fréquence et à la portée des inspections inopinées et à la portée des visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées,

Recommande également que l'Organisation prenne en temps voulu les mesures nécessaires pour modifier les instruments appropriés aux fins d'uniformiser les périodes de validité des certificats de même que les intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections intermédiaires requises aux termes des conventions et protocoles susmentionnés.

RÉSOLUTION 11

CORPS DE SÉCURITÉ MARITIME

La Conférence,

Notant qu'il est important que toutes les Administrations exercent effectivement leurs responsabilités en élaborant des règles et en veillant à ce que soient entreprises des visites et des inspections de navires en conformité des dispositions des conventions internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant que certaines Administrations ne disposent pas de ressources suffisantes en personnel compétent et expérimenté pour pouvoir effectuer ces travaux aussi soigneusement et fréquemment qu'il est souhaitable, et que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime peut être en mesure de les aider à développer de telles ressources en fournissant une assistance et des conseils d'experts appropriés, sur demande et par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles.

Charge l'Organisation de mettre au point les moyens permettant de rendre ces conseils et cette assistance disponibles en créant et en utilisant un Corps de sécurité maritime constitué d'experts dont les services peuvent être fournis par les gouvernements disposés à offrir une telle assistance,

Charge le Secrétaire général de l'Organisation de faire connaître ces moyens au plus grand nombre possible d'Etats Membres, de faire en sorte que ces experts soient mis à la disposition des gouvernements en réponse à leur demande d'assistance, par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles et de faire rapport sur ces opérations au Comité de la sécurité maritime ou au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation, selon le cas.

RÉSOLUTION 12

AMÉLIORATION DES NORMES APPLICABLES À L'APPAREIL À GOUVERNER

La Conférence,

Ayant conclu le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS),

Notant que des modifications importantes aux dispositions techniques de la Convention de 1974, qui ont trait à l'amélioration de normes applicables à l'appareil à gouverner et qui sont incorporées dans ledit protocole, ne s'appliqueront qu'aux navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Notant également que la résolution A.325(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime¹, qui vise notamment à améliorer les dispositions relatives à l'appareil à gouverner des navires neufs de divers tonnages, ne constitue qu'une recommandation, et

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'envisager l'application à tous les navires neufs des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner contenues dans le Protocole SOLAS et dans la résolution susmentionnée,

Demande que l'Organisation, de toute urgence :

- a) Révise le libellé des normes relatives à l'appareil à gouverner applicables aux navires à passagers et aux navires de charge, tel qu'il figure dans la résolution A.325(IX) en tenant compte des dispositions du Protocole SOLAS;
- b) Examine s'il est nécessaire de rendre applicables également aux navires autres que les navires-citernes les normes relatives à l'appareil à gouverner qui, dans le Protocole SOLAS, ne sont applicables qu'aux navires-citernes;
- c) Envisage l'adoption des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner ainsi que des autres dispositions relatives aux machines et aux installations électriques contenues dans la résolution A.325(IX) en tant qu'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lorsque celle-ci entrera en vigueur.

RÉSOLUTION 13

PORT D'AIDES ANTIABORDAGES

La Conférence,

Reconnaissant que l'emploi correct d'aides antiabordages facilitera l'interprétation des données radar et pourrait réduire les risques d'abordage et de pollution du milieu marin,

Consciente que l'utilisation d'aides antiabordages selon des normes opérationnelles de fonctionnement inadéquates ou par du personnel ayant une formation insuffisante pourrait nuire à la sécurité de la navigation,

Considérant qu'il est nécessaire d'établir des prescriptions applicables au port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Considérant également, que l'élaboration de normes de fonctionnement est une condition préalable à l'établissement de ces prescriptions,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

- a) A élaborer d'urgence et avant le 1^{er} juillet 1979 des normes de fonctionnement pour les aides antiabordages;
- b) A établir, dans les mêmes délais, des prescriptions pour le port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux afin que le chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer puisse être modifié dès que possible; et
- c) A appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'inclure dans une convention

¹ Résolutions et autres Décisions, *Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, neuvième session, 3-14 novembre 1975*, p. 37.

internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets des dispositions appropriées concernant l'emploi d'aides antiabordages.

RÉSOLUTION 14

SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole (MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes au sujet de la conception, de l'équipement et de l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2) de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole les prescriptions relatives aux dispositions et aux méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser ces spécifications.

ANNEXE

SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de définir :

- a) Les dispositions appropriées à bord et
- b) Les méthodes d'exploitation

à prévoir pour l'application du principe des citernes à ballast propre spécialisées. Les présentes Spécifications sont destinées à être utilisées par les propriétaires de navires lorsqu'ils mettent au point des dispositions et des méthodes détaillées pour chaque navire-citerne particulier et par les Autorités lorsqu'elles approuvent ces dispositions et ces méthodes.

2. *Champ d'application*

Les présentes Spécifications s'appliquent aux navires-citernes qui sont destinés à être exploités en vertu du principe des citernes à ballast propre, conformément à 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 (Protocole MARPOL).

3. *Dispositions à bord*

Le choix des citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre et les systèmes de pompage et de tuyautages doivent être arrêtés par le propriétaire du navire et être approuvés et homologués par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

3.1 *Choix des citernes*

Il faut choisir les citernes à ballast propre de façon à obtenir, dans l'ensemble, les meilleurs résultats du point de vue de l'exploitation et de la prévention de la pollution, compte tenu des facteurs suivants :

- a) Les citernes doivent être choisies de façon à avoir une capacité adéquate pour permettre au navire-citerne de répondre aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL.
- b) Les contraintes imposées à la coque doivent rester dans des limites acceptables dans les conditions de ballastage et de chargement qui résultent de ce choix.
- c) Les citernes doivent être choisies de façon à exiger un recours minimal au circuit de pompage et de tuyautages de la cargaison.
- d) Du point de vue de la protection contre les avaries, il est préférable de transporter le ballast propre dans des citernes latérales; toutefois, les citernes centrales sont acceptables si elles permettent d'obtenir une disposition générale nettement meilleure du point de vue du volume des citernes et des circuits de tuyautages.
- e) S'il n'est pas prévu à l'origine de citerne de décantation, il faut en désigner une de capacité suffisante pour recevoir l'eau de rinçage des tuyaux.

3.2 *Pompage et tuyautages*

Pour ce qui est des dispositions générales, il faudrait aussi tenir compte des facteurs suivants :

- a) Toutes les citernes de ballast devraient, chaque fois que cela est possible, être desservies par une seule pompe et nécessiter un minimum de tuyautages afin de réduire les risques de pollution.
- b) Il devrait être possible de rincer le circuit de tuyautages requis pour la manutention du ballast sans polluer les citernes à ballast propre. L'eau de rinçage peut provenir d'une prise d'eau de mer et aboutir par le circuit de tuyautages jusqu'à une citerne de décantation, ou aller des citernes à ballast propre jusqu'à la citerne de décantation. Si l'on utilise des conduites séparées pour le ballast, il n'est pas nécessaire de les rincer.
- c) Il faudrait éviter dans la mesure du possible que des sections de tuyaux se terminent en cul de sac. Il doit être prévu, si nécessaire, des moyens permettant de vider ces sections en les reliant à un dispositif d'assèchement.
- d) Il faudrait que les espaces à ballast et les espaces à cargaison soient toujours séparés par une double soupape au cours du voyage et qu'ils le soient dans toute la mesure du possible au cours de la manutention de la cargaison et du ballast.
- e) Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément au paragraphe 3 de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole MARPOL, il faudrait disposer les points d'échantillonnage de façon à permettre l'échantillonnage de tous les rejets d'eau de ballast propre ainsi que des rejets résultant de l'application de la méthode du chargement sur résidus. Il faudrait également, lorsque cela est possible, prévoir un point d'échantillonnage qui permette l'échantillonnage de l'eau de rinçage des tuyaux qui s'écoule vers la citerne de décantation.

4. *Méthodes d'exploitation*

Un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre qui comprenne une liste de contrôle doit être mis au point par le propriétaire pour chaque navire-citerne particulier et être approuvé par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

4.1. *Dans le port de chargement*

Avant l'arrivée du navire-citerne au port de chargement, on peut réduire la quantité de ballast propre en prévision de l'accostage en utilisant un tuyau qui a été nettoyé pendant le voyage sur lest. Un navire-citerne à citernes à ballast propre n'est jamais chargé jusqu'à

sa pleine capacité de chargement et peut normalement transporter une pleine cargaison et la quantité de ballast normalement transportée au port, c'est-à-dire la quantité de ballast propre prévue à l'arrivée. Il est ainsi possible d'exploiter le navire-citerne si son tirant d'eau le permet, sans aucune manipulation d'eau de ballast dans le port.

Après tout déchargement de ballast propre dans le port, le circuit de tuyautages utilisé devrait être vidangé et toutes les soupapes des citernes à ballast propre devraient être fermées. Si la méthode de rinçage des tuyaux nécessite qu'il y ait de l'eau dans les citernes à ballast, on laisse dans ces citernes la quantité appropriée avant de les fermer pour les isoler du circuit de tuyautages. Le circuit de tuyautages est ensuite utilisé pour les opérations normales de chargement de la cargaison.

4.2. *Voyage en charge*

Au cours du voyage en charge, on rince les pompes et les tuyaux. Tous les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ainsi obtenus doivent être décantés dans la citerne de décantation. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

Dès qu'il est pratique de le faire après le départ, le système de pompage et de tuyautages qui doit être utilisé pour la manutention du ballast propre est rincé, l'eau s'écoulant dans une citerne de décantation. La quantité d'eau de rinçage disponible devrait être d'au moins 10 fois le volume des tuyautages rincés. Si on a gardé à bord au cours du chargement une quantité d'eau de ballast supérieure à celle nécessaire pour l'eau de rinçage, on peut rejeter à la mer la quantité restante en utilisant les tuyaux propres.

Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément aux prescriptions du paragraphe 3) de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole MARPOL, tous les rejets doivent être contrôlés au moyen de cet appareil. Lorsque cela est possible, la teneur en hydrocarbures de l'eau de rinçage des tuyaux doit également être contrôlée pour vérifier l'efficacité du rinçage et détecter toute anomalie au cours de l'opération.

4.3. *Dans le port de déchargement*

Avant d'accoster dans le port de déchargement, une quantité de ballast propre, suffisante en vue du rinçage des tuyautages utilisés pour le ballast propre, doit être chargée à bord au moyen des tuyaux qui sont restés propres pendant toute la durée du voyage. Si les limites de tirant d'eau du port le permettent, il est recommandé de prendre à bord plus de ballast, dans les limites du port en lourd et dans les limites de la quantité normalement transportée au départ, en vue d'éviter toute autre manipulation de ballast au cours du déchargement. Si l'on s'attend qu'un ballastage supplémentaire soit nécessaire au cours du déchargement, on garde propres la pompe et les tuyaux requis. Le ballast requis est chargé dès que les tirants d'eau le permettent et le déchargement peut alors se poursuivre en utilisant toute les pompes disponibles.

Lorsque le déchargement est terminé ou au moment du départ, la pompe et les tuyaux sont rincés et l'eau de rinçage est évacuée vers la citerne de décantation; on procède ensuite au ballastage des citernes à ballast propre en vue des conditions normales en mer.

4.4. *Voyage sur lest*

Au cours du voyage sur lest, le circuit de pompage et de tuyautages utilisé pour la manutention du ballast propre doit être maintenu propre et, si des eaux contenant des hydrocarbures y ont été introduites, il doit être rincé à nouveau selon les besoins en vue de la manutention du ballast dans le port de chargement. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

4.5. *Liste de contrôle*

Les méthodes d'exploitation approuvées devraient être complétées par une liste de contrôle. La liste qui figure à l'appendice des présentes Spécifications s'applique de manière générale à tous les navires-citernes exploités selon le principe des citernes à

ballast propre. La liste de contrôle élaborée pour un navire-citerne particulier devrait être complétée de manière à comprendre toute autre mesure appropriée et inclure l'identification appropriée des pompes, des soupapes, etc.

5. *Visites et délivrance des certificats*

5.1 Tout pétrolier destiné à être exploité selon le système des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'Annexe I du Protocole MARPOL doit faire l'objet de la visite prescrite à la règle 4 de l'Annexe I dudit Protocole.

5.2 Cette visite devrait être effectuée avant la date d'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, afin que le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures puisse être délivré avant que l'exécution des prescriptions contenues dans le Protocole MARPOL ne devienne obligatoire.

5.3 La visite doit comprendre la vérification du caractère approprié

— Du choix des citernes à ballast ainsi que des systèmes de pompage et de tuyautages, sur la base des dispositions de la section 3 ci-dessus,

— Du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre, à savoir les méthodes détaillées d'exploitation y compris la liste de contrôle, sur la base des dispositions de la section 4 ci-dessus.

5.4 Lorsque les vérifications mentionnées aux alinéas 5.1 et 5.3 ci-dessus ont été approuvées, l'Autorité doit délivrer le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le Certificat doit indiquer les citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre spécialisé. Il doit également préciser que les renseignements relatifs aux méthodes d'exploitation approuvées ont été communiqués au capitaine du navire (manuel d'exploitation des citernes à ballast propre).

5.5 Les modifications apportées à un navire-citerne à ballast propre qui ont des incidences sur son aptitude à être exploité selon le système des citernes à ballast propre doivent être approuvées par l'Autorité et indiquées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre.

6. *Documents*

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre doivent être disponibles en permanence à bord du navire-citerne.

APPENDICE

Méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre — liste de contrôle

I. *Avant l'arrivée au port de chargement*

1. Transférer tous les résidus restants dans une citerne à cargaison.
2. S'assurer que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés pour permettre le déchargement du ballast propre pendant le chargement.
3. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées.
4. Procéder à l'inspection visuelle de toutes les citernes à ballast propre et du ballast, s'il y en a, pour déceler tout indice de pollution.
5. Décharger le volume d'eau de ballast propre suffisant pour que l'eau de ballast restante et la cargaison à charger n'entraînent pas un dépassement du port en lourd ou du tirant d'eau autorisé. Laisser un volume d'eau suffisant pour le rinçage des tuyautages, soit une quantité au moins égale à 10 fois le volume des tuyautages concernés.

6. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.
 7. Si aucun autre déchargement de ballast n'est prévu, vidanger les tuyaux à ballast propre.
- II. *Au port de chargement*
1. Procéder aux opérations normales de chargement des citernes à cargaison.
 2. S'assurer qu'il reste dans la citerne de décantation un espace suffisant pour recevoir ultérieurement l'eau de rinçage des pompes et des tuyaux à cargaison.
 3. Le cas échéant, décharger le reste du ballast propre avant l'utilisation de tout le système de tuyautages pour le chargement. Laisser une quantité suffisante d'eau de rinçage dans les citernes à ballast.
 4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.
 5. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à cargaison sont fermées à la fin du chargement.
- III. *Après le départ du port de chargement*
1. Rincer la pompe et les tuyaux voulus avec une quantité suffisante d'eau provenant des citernes à ballast propre et évacuer l'eau de rinçage dans la citerne de décantation.
 2. S'assurer que les soupapes de la citerne de décantation sont fermées avant de pomper toute l'eau propre restante pour la rejeter à la mer, en contrôlant la teneur de l'eau en hydrocarbures, soit visuellement, soit à l'aide d'un détecteur.
 3. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.
- IV. *Avant l'arrivée au port de déchargement*
1. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées.
 2. Vérifier à nouveau que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés.
 3. Ballaster à l'aide des pompes et tuyaux à cargaison propres, suivant les besoins et compte tenu des limites de tirant d'eau au port.
 4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.
- V. *Au port de déchargement*
1. Allouer les pompes et tuyaux nécessaires à l'exploitation des citernes à ballast propre.
 2. Procéder aux opérations normales de déchargement.
 3. Dès que les tirants d'eau le permettent, compléter le ballastage au niveau requis pour le départ.
 4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.
 5. Achever le déchargement.
- VI. *Après le départ du port de déchargement*
1. Rincer la pompe et les tuyaux desservant les citernes à ballast propre et évacuer dans la citerne de décantation.
 2. Remplir les citernes à ballast propre si nécessaire.
 3. Traiter le contenu de la citerne de décantation conformément aux méthodes de chargement sur résidus.

RÉSOLUTION 15

SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION
ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes pour la conception, l'équipement et l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes utilisant le lavage au pétrole brut,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2) de la règle 13B de l'Annexe I du Protocole MARPOL les prescriptions relatives à l'installation de lavage au pétrole brut et au matériel et dispositifs connexes doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications, compte tenu des progrès de la technique dans ce domaine et à la lumière de l'expérience acquise,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser les spécifications de manière à ce que les spécifications révisées tiennent compte des techniques et pratiques les plus récentes qui auront pu être mises au point au moment de l'entrée en vigueur du Protocole.

ANNEXE

SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION
ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

INDEX DES SECTIONS

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Objet 2. Champ d'application 3. Dispositions générales <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Définitions 3.2 Visite initiale 4. Critères de conception <ul style="list-style-type: none"> 4.1 Tuyautages 4.2 Appareils de lavage des citernes 4.3 Pompes 4.4 Circuit d'assèchement 4.5 Conduites de ballast 5. Qualification du personnel 6. Exploitation <ul style="list-style-type: none"> 6.1 Citernes devant être lavées au pétrole brut | <ul style="list-style-type: none"> 6.2 Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison 6.3 Chargement des citernes en ballast de départ 6.4 Lavage au pétrole brut en mer 6.5 Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest 6.6 Utilisation et contrôle du gaz inerte 6.7 Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique 6.8 Emanations de gaz 7. Manuel sur l'équipement et l'exploitation <p><i>Appendice I.</i> Liste des modifications à apporter aux Spécifications lorsqu'elles sont appliquées aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes</p> <p><i>Appendice II.</i> Formation des personnes devant assumer la responsabilité générale des opérations de lavage au pétrole brut</p> |
|--|--|

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de fournir des critères particuliers de conception, des règles d'exploitation ainsi que des méthodes de vérification et de mise en vigueur pour le lavage au pétrole brut des citernes à cargaison des transporteurs de brut comme il est précisé à la section 2.

2. *Champ d'application*

2.1 Les présentes Spécifications s'appliquent :

- a) Aux transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 8) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL); et
- b) Aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL, compte tenu des modifications indiquées dans l'appendice I.

Il convient d'indiquer sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, tel qu'il a été modifié par le Protocole MARPOL, que ces navires satisfont aux présentes Spécifications.

2.2 Si un pétrole brut qui ne convient pas pour le lavage au pétrole brut doit être transporté comme cargaison à bord d'un navire qui est équipé uniquement pour le lavage au pétrole brut, ce navire doit alors satisfaire aux prescriptions du paragraphe 7) de la règle 13 relatives aux citernes à ballast séparé ou aux prescriptions du paragraphe 9) de la règle 13 relatives aux citernes à ballast propre spécialisées de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

3. *Dispositions générales*

3.1 *Définitions*

Aux fins des présentes Spécifications,

3.1.1 « Ballast d'arrivée » désigne le ballast propre tel que le définit le paragraphe 16) de la règle 1 de l'Annexe I du Protocole MARPOL;

3.1.2 « Ballast de départ » désigne tout ballast autre que le ballast d'arrivée.

3.2 *Visite initiale*

La visite initiale prévue à la règle 4 de l'Annexe I du Protocole MARPOL doit comprendre une inspection complète du matériel et des dispositifs de lavage au pétrole brut et comprendre en outre, sauf dans les cas prévus au paragraphe 4.2.11, un examen des citernes après qu'elles ont été lavées au pétrole brut ainsi que les contrôles supplémentaires prévus au paragraphe 4.2.10 en vue de s'assurer que l'efficacité du système de lavage satisfait aux dispositions des présentes Spécifications.

4. *Critères de conception*

4.1 *Tuyautages*

4.1.1 Les tuyaux de lavage au pétrole brut et toutes les soupapes incorporées dans le système de tuyautages d'alimentation doivent être en acier ou autre matériau équivalent et avoir une résistance suffisante compte tenu de la pression à laquelle ils peuvent être soumis; en outre, ils doivent être munis de raccords et de supports appropriés.

4.1.2 Le système de lavage au pétrole brut doit être constitué par des tuyautages permanents et être indépendant des collecteurs principaux d'incendie ou de tout système qui n'est pas destiné au lavage des citernes; toutefois, des parties du système de cargaison du navire peuvent être incorporées au système de lavage au pétrole brut à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions appliquées aux tuyautages de pétrole brut. Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, la conception des transporteurs mixtes

devrait permettre d'enlever si nécessaire l'équipement lors du transport de cargaisons non liquides, puis de le remettre en place comme il l'était auparavant et d'en vérifier l'étanchéité aux hydrocarbures.

4.1.3 Des dispositions doivent être prises pour empêcher toute surpression dans les tuyautages d'alimentation du système de lavage des citernes. Tout dispositif de sécurité installé pour empêcher les surpressions doit aboutir à l'aspiration de la pompe d'alimentation. D'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité peuvent être acceptées à condition qu'elles offrent un degré de sécurité équivalent et une protection aussi efficace pour l'environnement.

4.1.4 Lorsqu'il est prévu des vannes de prise d'eau pour le lavage à l'eau sur les conduites de lavage des citernes, toutes ces vannes doivent avoir une résistance suffisante et des dispositions doivent être prises pour que ces raccords soient obturables lorsque les conduites de lavage peuvent contenir du pétrole brut.

4.1.5 Tous les raccords prévus pour les manomètres ou autres instruments doivent être munis de robinets de sectionnement à proximité immédiate des conduites ou l'installation doit être du type étanche.

4.1.6 Aucune partie du système de lavage au pétrole brut ne doit se trouver dans les locaux de machines. Lorsque le système de lavage des citernes est équipé d'un dispositif de réchauffage à la vapeur destiné à être utilisé pendant le lavage à l'eau, ce dispositif doit être isolé efficacement pendant le lavage au pétrole brut par des soupapes d'arrêt doubles ou par des dispositifs d'obturation facilement reconnaissables.

4.1.7 Lorsqu'il existe un tuyautage d'alimentation combiné pour le lavage au pétrole brut et à l'eau, ce tuyautage doit être conçu de manière que le pétrole brut puisse être vidangé dans toute la mesure du possible, avant de commencer le lavage à l'eau, et évacué vers les espaces indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Ces espaces peuvent être la citerne de décantation ou d'autres espaces à cargaison.

4.1.8 Le système de tuyautages doit avoir un diamètre tel que le plus grand nombre d'appareils de lavage des citernes requis, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, puissent fonctionner simultanément sous la pression et avec le débit prévus. Les tuyautages doivent être conçus de telle manière que le nombre requis d'appareils de lavage des citernes pour chaque compartiment à cargaison, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation mentionné dans les présentes Spécifications, puissent fonctionner simultanément.

4.1.9 Le système de tuyautages doit être soumis à des essais sous une pression égale à une fois et demie la pression de service après son installation à bord du navire.

4.1.10 Le tuyautage d'alimentation du système de lavage au pétrole brut doit être solidement fixé à la structure du navire à des emplacements appropriés et on doit prévoir des moyens pour assurer en dehors des points de fixation une liberté de mouvement qui permette de tenir compte de la dilatation thermique et des mouvements de flexion du navire. La fixation doit être telle que tout choc hydraulique puisse être absorbé sans déplacement excessif du tuyautage d'alimentation. Les points de fixation devraient normalement être situés aux extrémités les plus éloignées de l'arrivée du pétrole brut au tuyautage d'alimentation. Si on utilise les appareils de lavage des citernes pour fixer les extrémités des tuyaux de dérivation, il est nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pour fixer ces tuyaux lorsque les appareils sont enlevés pour une raison quelconque.

4.2 *Appareils de lavage des citernes*

4.2.1 Les appareils de lavage des citernes utilisés pour le lavage au pétrole brut doivent être montés de manière permanente et être d'une conception jugée acceptable par l'Autorité.

4.2.2 Les caractéristiques de fonctionnement d'un appareil de lavage des citernes sont fonction du diamètre des ajutages, de la pression de service, du mouvement pro-

grammé et du réglage de vitesse. Chaque appareil de nettoyage des citernes installé doit avoir des caractéristiques telles que les parties de la citerne à cargaison desservies par cet appareil soient nettoyées de manière efficace dans les délais spécifiés dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.3 Des appareils de lavage des citernes doivent être installés dans chaque citerne à cargaison et le mode de fixation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité. Lorsque les appareils de lavage des citernes sont installés bien au-dessous du niveau du pont pour tenir compte des saillies de la citerne, il peut être nécessaire de prévoir une fixation complémentaire pour l'appareil et son tuyautage d'alimentation.

4.2.4 Chaque appareil doit pouvoir être isolé au moyen de soupapes d'arrêt situées sur la conduite d'alimentation. Si un appareil de lavage des citernes installé sur le pont est enlevé pour une raison quelconque, des dispositions devront être prises pour obturer la conduite d'alimentation en hydrocarbures de l'appareil pendant la période où celui-ci est enlevé. De même, des dispositions devront être prises pour fermer l'ouverture de la citerne à l'aide d'une plaque ou d'un moyen équivalent.

4.2.5 Lorsque les dispositifs d'entraînement des appareils de nettoyage des citernes ne font pas partie intégrante de l'appareil de nettoyage des citernes, on doit prévoir un nombre suffisant de tels dispositifs pour garantir qu'aucun dispositif d'entraînement ne sera déplacé plus de deux fois par rapport à sa position initiale au cours du déchargement de la cargaison pour effectuer le programme de lavage spécifié dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.6 Le nombre et l'emplacement des appareils de lavage des citernes doivent être jugés satisfaisants par l'Autorité.

4.2.7 L'emplacement de ces appareils dépend des caractéristiques énoncées au paragraphe 4.2.2 ainsi que de la configuration de la structure interne de la citerne.

4.2.8 Le nombre et l'emplacement des appareils doivent être tels que toutes les surfaces horizontales et verticales soient lavées par action directe ou de façon efficace par déviation ou par éclaboussement du jet, on doit accorder une attention particulière au lavage des surfaces horizontales orientées vers le haut et utiliser les paramètres ci-après :

- i) En ce qui concerne les surfaces horizontales du fond de la citerne et les faces supérieures des serres et autres éléments importants de structure primaire de la citerne, la surface totale où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 10 p. 100 de la surface horizontale totale du fond de la citerne, de la face supérieure des serres et autres éléments importants de structure primaire.
- ii) En ce qui concerne les surfaces verticales des côtés de la citerne, la surface totale des côtés de la citerne où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 15 p. 100 de la surface totale des côtés de la citerne.

Dans certaines installations, il peut être nécessaire d'envisager l'installation de plusieurs types d'appareils de lavage des citernes pour garantir une action appropriée.

4.2.9 Au stade de la conception, on doit utiliser les méthodes de base suivantes pour déterminer la surface de la citerne soumise à l'action directe :

- i) Sur des plans de structure appropriés, on trace des lignes reliant les extrémités de chaque appareil aux parties de la citerne situées dans la limite de la portée des jets.
- ii) Lorsque l'Autorité juge que la configuration des citernes est complexe, on doit utiliser une source ponctuelle de lumière simulant l'extrémité de l'appareil de lavage de la citerne sur un modèle réduit de la citerne.

4.2.10 i) Pour confirmer que la citerne est propre et pour vérifier la conception en ce qui concerne le nombre et l'emplacement des appareils de lavage de la citerne, on doit effectuer une inspection visuelle des citernes en y pénétrant après le lavage au pétrole brut mais avant tout rinçage à l'eau qui pourrait être requis par le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Le fond de la citerne qui doit être inspectée peut toutefois être nettoyé par chasse d'eau et ensuite asséché afin d'enlever tout reste de pétrole brut avant que l'on ne procède au dégazage en vue de pénétrer dans la citerne. Cette inspection doit permettre de vérifier que la citerne est essentiellement dépourvue d'hydrocarbures adhérent aux parois et de dépôts. Si l'on procède à une chasse d'eau, il faut utiliser une citerne analogue mais n'ayant pas été nettoyée par chasse d'eau pour la vérification visée à l'alinéa ii) ci-dessous.

ii) Afin de vérifier l'efficacité des dispositifs de drainage et d'assèchement de la citerne, on doit mesurer la quantité d'hydrocarbures qui flotte à la surface du ballast de départ. Le rapport du volume d'hydrocarbures présents à la surface de la quantité totale d'eau de ballast de départ au volume des citernes qui contiennent cette eau ne doit pas dépasser 0,00085. Cette vérification doit être effectuée, après lavage au pétrole brut et assèchement, dans une citerne identique sur tous les points pertinents à la citerne vérifiée conformément à l'alinéa i) ci-dessus et qui n'a pas fait l'objet d'un rinçage à l'eau, ni du nettoyage intermédiaire par chasse d'eau autorisé à l'alinéa i) ci-dessus.

iii) Après un voyage type sur lest avant lequel les citernes devant contenir le ballast d'arrivée ont été lavées au pétrole brut et au cours duquel les citernes ont été rincées à l'eau conformément au programme décrit dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, on doit évacuer tout le ballast d'arrivée dans le port de chargement par l'intermédiaire d'un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité, et la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne doit pas dépasser 15 ppm.

4.2.11 Lorsqu'une Autorité a la certitude que des navires sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'un de ces navires. En outre, lorsqu'il y a à bord d'un navire une série de citernes qui sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions de l'alinéa i) du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'une des citernes de cette série.

4.2.12 Les appareils de lavage des citernes installées sur le pont doivent être conçus de manière à comporter à l'extérieur des citernes à cargaison des dispositifs qui indiquent, lors du lavage au pétrole brut, la rotation de l'appareil et l'arc balayé.

4.2.13 Lorsqu'il faut utiliser des appareils immergés, ces derniers devraient être non programmables et, afin qu'ils soient conformes aux prescriptions du paragraphe 4.2.8, il doit être possible d'en vérifier la rotation, soit au moyen d'indicateurs à l'extérieur de la citerne, soit en surveillant leur bruit caractéristique. Lorsque la surveillance par le bruit est la seule méthode utilisée pour vérifier le fonctionnement des appareils immergés, on doit alors vérifier ce fonctionnement vers la fin de chaque cycle de lavage. La méthode de vérification par le bruit doit être décrite dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.3 Pompes

4.3.1 Les pompes qui alimentent en pétrole brut les appareils de nettoyage des citernes doivent être soit des pompes à cargaison, soit des pompes spécialement prévues à cette fin.

4.3.2 Les pompes doivent avoir une capacité suffisante pour fournir, à la pression requise, le débit nécessaire au nombre maximal d'appareils de nettoyage des citernes, qui doivent fonctionner simultanément conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Outre les prescriptions ci-dessus, les pompes doivent, si un système d'éjecteur est installé pour l'assèchement des citernes, pouvoir fournir le fluide moteur de l'éjecteur de manière à satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.4.2.

4.3.3 Les pompes doivent avoir une capacité telle qu'il puisse être satisfait aux prescriptions du paragraphe 4.3.2 même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonc-

tionne pas. Le circuit de pompage et de tuyautages doit être tel que le lavage au pétrole brut puisse se faire efficacement même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas.

4.3.4 Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.3.5 Pour qu'il soit possible de procéder à un lavage efficace au pétrole brut lorsque la contre-pression présentée par le terminal à terre est inférieure à la pression requise pour le lavage au pétrole brut, il convient de prendre des dispositions pour maintenir une pression adéquate pour les appareils de lavage conformément au paragraphe 4.3.2. Ceci peut se faire au moyen de l'une quelconque des pompes à cargaison qui n'est pas en service. La pression minimale d'alimentation requise pour le lavage au pétrole brut doit être indiquée dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Si cette pression minimale d'alimentation ne peut être obtenue, il ne faut pas procéder aux opérations de lavage au pétrole brut.

4.4 *Circuit d'assèchement*

4.4.1 Le circuit d'assèchement du pétrole brut au fond de chaque citerne à cargaison doit être d'une conception jugée satisfaisante par l'Autorité.

4.4.2 La conception et la capacité du circuit d'assèchement des citernes doivent être telles que le fond des citernes nettoyées se trouve dégagé de toute accumulation de pétrole et de dépôts vers la fin du processus de lavage de ces citernes.

4.4.3 Le circuit d'assèchement doit pouvoir évacuer les hydrocarbures avec un débit égal à 1,25 fois le débit total de tous les appareils de nettoyage des citernes qui doivent fonctionner simultanément lors du lavage du fond de la ou des citernes à cargaison conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation du navire.

4.4.4 Il convient de prévoir des moyens tels que les indicateurs de niveau, des sondes à main et des indicateurs de fonctionnement du système d'assèchement mentionnés au paragraphe 4.4.8, afin de vérifier que le fond des citernes à cargaison est sec après le lavage au pétrole brut. Il doit être possible d'introduire une sonde à main à la partie arrière d'une citerne à cargaison et à trois autres endroits appropriés. Aux fins du présent paragraphe, « sec » signifie qu'une petite quantité de pétrole subsiste près de la prise d'aspiration du circuit d'assèchement, la citerne étant sèche partout ailleurs.

4.4.5 Il convient de prévoir des moyens pour drainer toute les pompes et toutes les conduites à cargaison à la fin des opérations de déchargement de la cargaison, si nécessaire en les raccordant au circuit d'assèchement. Le produit du drainage des pompes et des conduites doit pouvoir être déchargé aussi bien dans une citerne à cargaison qu'à terre. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes des traverses de cargaison.

4.4.6 L'assèchement des hydrocarbures des citernes à cargaison doit se faire grâce à une pompe volumétrique, une pompe centrifuge à amorçage automatique ou un éjecteur ou d'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité. Lorsqu'une conduite d'assèchement est raccordée à plusieurs citernes, il faut prévoir des moyens pour isoler chaque citerne qui n'est pas asséchée à ce moment particulier.

4.4.7 Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.4.8 Il convient de prévoir du matériel pour contrôler l'efficacité du circuit d'assèchement. Ce matériel doit comprendre des appareils de lecture à distance situés dans la salle de contrôle de la cargaison ou dans tout autre lieu sûr et commode auquel l'officier chargé de la cargaison et des opérations puisse accéder facilement. Lorsqu'une pompe d'assèchement est installée, le matériel de contrôle doit comprendre soit un indicateur de débit, soit un compte-coups, soit un compte-tours, selon le cas, et des indicateurs de pression à l'aspiration et au refoulement de la pompe ou des dispositifs équivalents.

Lorsque des éjecteurs sont installés, le matériel de contrôle doit comprendre des indicateurs de pression à l'arrivée du fluide moteur ainsi qu'au refoulement et un indicateur de pression vide à l'aspiration.

4.4.9 La structure interne de la citerne doit être telle que l'écoulement des hydrocarbures vers les aspirations du circuit d'assèchement satisfasse aux prescriptions des paragraphes 4.4.2 et 4.4.4. Il convient de veiller à ce que l'écoulement longitudinal et transversal soit satisfaisant et qu'il soit vérifié au cours de l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.10 Il convient de respecter les conditions d'assiette prévues pour le lavage au pétrole brut dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. D'une façon générale, l'assiette positive n'est importante qu'au cours des derniers stades du déchargement des citernes et doit avoir la valeur la plus grande possible qui soit compatible avec les contraintes d'exploitation, mais en aucun cas elle ne doit être inférieure à celle enregistrée au cours du lavage au pétrole brut qui précède l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.11 Les conduites d'assèchement et leurs accessoires doivent être conformes aux prescriptions du paragraphe 4.1.1.

4.5 Conduites de ballast

4.5.1 Lorsqu'il n'est pas installé de système de ballast séparé pour le ballastage des citernes à cargaison, les dispositions prévues doivent être telles qu'avant le ballastage, la pompe, les collecteurs et les tuyaux de cargaison utilisés pour le ballastage puissent être drainés d'une façon sûre et efficace.

5. Qualification du personnel

5.1 Le personnel du bord affecté au lavage des navires-citernes au pétrole brut doit avoir reçu une formation jugée satisfaisante par l'Autorité.

5.2 Toute personne, telle que le capitaine, le second ou l'officier chargé de la cargaison, qui est affectée à la direction générale des opérations de lavage au pétrole brut doit :

- i) Avoir passé au moins un an à bord de pétroliers et s'être occupée notamment du déchargement des cargaisons et des opérations connexes de lavage au pétrole brut. Si elle ne s'est pas occupée d'opérations de lavage au pétrole brut, elle doit avoir suivi un programme de formation en la matière qui soit conforme aux dispositions de l'appendice II aux présentes Spécifications et jugé satisfaisant par l'Autorité;
- ii) Avoir participé au moins deux fois à des opérations de lavage au pétrole brut, dont l'une sur le navire particulier à bord duquel elle doit assurer la direction du déchargement des cargaisons. Une telle expérience peut aussi être acceptée si elle a été acquise à bord d'un navire semblable en tous points à cet égard; et
- iii) Etre pleinement familiarisée avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation.

5.3 Les autres personnes désignées qui doivent exercer des responsabilités particulières définies dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation doivent avoir passé au moins six mois à bord de pétroliers et y avoir notamment exercé des fonctions ayant trait au déchargement des cargaisons. En outre, elles devraient avoir été formées aux opérations de lavage au pétrole brut à bord du navire particulier où elles doivent assumer cette responsabilité et être pleinement familiarisées avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Il faudrait s'inspirer de l'appendice II aux présentes Spécifications pour arrêter la teneur de cette formation.

6. *Exploitation*

6.1 *Citernes devant être lavées au pétrole brut*

Avant le départ sur lest d'un navire dont la cargaison a été complètement déchargée, on doit laver au pétrole brut, conformément aux procédures décrites dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, un nombre suffisant de citernes pour :

- i) Qu'il soit satisfait au moins aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette énoncées aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 2) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL à tous les stades du voyage sur lest; et
- ii) Qu'il soit tenu compte de la nature du voyage que doit effectuer le navire et des conditions météorologiques prévues afin qu'il ne devienne pas nécessaire de charger un complément de ballast dans des citernes qui n'ont pas été lavées au pétrole brut.

En plus des citernes visées à l'alinéa i) ci-dessus, on doit laver au pétrole brut un quart environ de la totalité des citernes restantes pour éviter l'accumulation des boues, mais ces citernes supplémentaires peuvent comprendre celles visées à l'alinéa ii) ci-dessus. Toutefois pour éviter l'accumulation de boues, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux de ballast chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.

6.2 *Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison*

Une fois la cargaison déchargée, toutes les conduites à cargaison principales et les conduites d'assèchement doivent être vidées et asséchées et le produit de ces opérations déchargé à terre au moyen de la conduite spéciale de faible diamètre prévue aux termes du paragraphe 4.4.5.

6.3 *Chargement des citernes en ballast de départ*

On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut de toute citerne devant être chargée de ballast de départ, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.

6.4 *Lavage au pétrole brut en mer*

Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire ne quitte son dernier port de déchargement. Toute citerne qui est lavée au pétrole brut lorsque le navire se trouve en mer entre différents ports de déchargement doit être laissée vide et doit pouvoir être inspectée au port de déchargement suivant avant que le navire ne commence son voyage suivant sur ballast. Cette inspection peut se faire par plusieurs prises de sonde du fond de la citerne lorsque celle-ci est vide. Le chargement des citernes en ballast de départ doit se faire avant que le navire ne quitte le port afin que la surface de l'eau de ballast puisse être examinée. Dans le dernier cas, il convient de se reporter aux directives pertinentes énoncées à l'alinéa ii) du paragraphe 4.2.10.

6.5 *Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest*

Le rejet du ballast de départ et de tout autre effluent pendant le voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions énoncées à la règle 9 de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

6.6 *Utilisation et contrôle du gaz inerte*

A bord des navires visés par les présentes Spécifications, aucune citerne ne doit être lavée au pétrole brut si le système à gaz inerte prescrit aux termes du paragraphe 3) de la règle 13B de l'Annexe I du Protocole MARPOL ne fonctionne pas convenablement. Avant

le lavage au pétrole brut de chaque citerne, la teneur en oxygène doit être déterminée en un point situé à un mètre sous le pont et à mi-hauteur de l'espace vide, la teneur en oxygène à ces deux points ne devant pas dépasser 8 p. 100 en volume. Lorsque les citernes comportent des cloisons ajourées complètes ou partielles, ces prélèvements devraient être effectués aux mêmes hauteurs pour chaque section de la citerne. La teneur en oxygène du gaz inerte injecté au cours des opérations de lavage doit être contrôlée en permanence. Si, au cours des opérations de lavage au pétrole brut :

- i) La teneur en oxygène du gaz inerte injecté dépasse 8 p. 100 en volume; ou
- ii) La pression dans les citernes cesse d'être positive,

le lavage doit alors être suspendu jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

6.7 *Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique*

Afin d'éviter une formation excessive d'électricité statique lors des opérations de lavage par suite de la présence d'eau dans le liquide utilisé pour le lavage au pétrole brut, toute citerne devant fournir ce liquide doit tout d'abord être vidée d'au moins un mètre de son contenu avant d'être utilisée. Toute citerne ayant servi de citerne de décanation lors du dernier voyage sur lest doit être complètement vidée et ensuite remplie de pétrole brut ne contenant pas d'eau si elle doit servir à fournir le liquide de lavage.

6.8 *Emanations de gaz*

Les navires visés par les présentes Spécifications doivent être équipés de façon à empêcher les émanations de gaz au cours du remplissage du ballast de départ lorsque les conditions locales l'exigent. Afin d'éviter le dégagement de gaz d'hydrocarbures dans l'atmosphère, il convient de recourir à l'une des méthodes suivantes :

- a) Utilisation de citernes à ballast permanentes lorsque ce moyen permet d'obtenir le tirant d'eau de départ minimal; ou
- b) Confinement des gaz dans les citernes à cargaison vides en procédant simultanément au ballastage et au déchargement de la cargaison.

D'autres méthodes agréées par les Autorités peuvent être acceptées à condition qu'elles garantissent une protection équivalente de l'environnement.

7. *Manuel sur l'équipement et l'exploitation*

Le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et contenir les renseignements et directives d'exploitation indiqués ci-dessous :

7.1 Le texte complet des « Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut ».

7.2 Un schéma du système du lavage au pétrole brut indiquant la position respective des pompes, des conduites et des appareils de lavage qui font partie du système de lavage au pétrole brut.

7.3 Une description du système et une énumération des méthodes à suivre pour vérifier que le matériel fonctionne correctement pendant les opérations de lavage au pétrole brut. Il convient d'énumérer notamment les paramètres du système et du matériel qu'il faut contrôler, tels que la pression dans les conduites, la teneur en oxygène, le nombre de révolutions, la durée des cycles, etc. La valeur nominale de ces paramètres doit être indiquée. Les résultats des essais effectués conformément au paragraphe 4.2.10 et la valeur de tous les paramètres contrôlés au cours de ces essais doivent également être indiqués.

7.4 Des détails concernant les prescriptions de la section 6 des présentes Spécifications, accompagnés au besoin de conseils et d'instructions sur les moyens de satisfaire auxdites prescriptions, par exemple :

- i) Les méthodes et les programmes de lavage au pétrole brut qu'il est recommandé d'adopter pour faire face à toutes les situations qui peuvent se présenter par suite des

- contraintes en matière de déchargement de la cargaison et pour obtenir l'assiette maximale pendant les opérations de lavage et d'assèchement des citernes;
- ii) La procédure à suivre à bord des navires pour supprimer toute émanation de gaz conformément aux dispositions du paragraphe 6.8;
 - iii) La méthode utilisée pour l'assèchement des citernes, qui doit comprendre des renseignements sur les conditions optimales d'assiette, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.4.10;
 - iv) La méthode utilisée pour le drainage des pompes à cargaison, des tuyautages à cargaison, des conduites utilisées pour le nettoyage au pétrole brut et de celles utilisées pour l'assèchement; les espaces dans lesquels celles-ci peuvent être drainées et le refoulement final à terre, à la fin du déchargement, au moyen de la petite conduite de refoulement;
 - v) Les programmes de lavage types dans diverses conditions de chargement en indiquant :
 - 1) Les citernes à laver conformément aux dispositions du paragraphe 6.1;
 - 2) La méthode de lavage applicable à chaque citerne, qu'elle comporte une seule ou plusieurs étapes;
 - 3) Le nombre d'appareils de lavage des citernes à utiliser simultanément;
 - 4) La durée du lavage au pétrole brut et du rinçage à l'eau lorsque cette dernière opération est appropriée;
 - 5) Le volume d'eau à utiliser pour le rinçage à l'eau, qui doit être au moins égal au volume utilisé pour le rinçage à l'eau qui précède l'inspection prescrite aux paragraphes 3.2 et 4.2.10; et
 - 6) L'ordre optimal dans lequel les citernes doivent être lavées;
 - vi) La procédure à suivre pour drainer et assécher, selon les besoins, les tuyautages et les pompes à cargaison avant de les utiliser pour charger le ballast de départ;
 - vii) La procédure à suivre pour laver à l'eau les conduites avant le déchargement du ballast de départ et le chargement et le rejet final du ballast d'arrivée;
 - viii) La procédure à suivre pour vérifier par le bruit le bon fonctionnement des appareils fixés au fond de la citerne qui sera appliquée vers la fin du cycle de lavage pour chaque citerne. Lorsque l'on effectuera cette vérification, toutes les autres machines seront arrêtées si besoin est;
 - ix) Des détails précis quant aux procédures à adopter afin de se conformer aux prescriptions de la règle 9 de l'Annexe 1 du Protocole MARPOL en matière de rejet du ballast de départ, de rinçage à l'eau des conduites et de la décantation de la (des) citerne(s) de décantation en mer.

7.5 Les risques de fuites du système de lavage au pétrole brut et les précautions à prendre en vue d'éviter ces fuites ainsi que les mesures à prendre au cas où une fuite se produirait. Des directives doivent être formulées sur la manière dont le système de lavage au pétrole brut doit être mis à l'essai avant chaque déchargement afin de vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

7.6 La méthode permettant d'éviter que les hydrocarbures ne pénètrent dans les locaux de machines par les dispositifs de réchauffage à la vapeur, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.1.6.

7.7 Le personnel nécessaire à tout moment pour se charger de la double opération du déchargement de la cargaison et du lavage au pétrole brut. Ce personnel doit comprendre :

- i) La personne qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2 et qui exerce un contrôle d'ensemble sur l'opération de lavage au pétrole brut;

- ii) Les personnes qui satisfont aux prescriptions du paragraphe 5.3 et qui seront tenues d'effectuer l'opération proprement dite; et
- iii) Au moins une personne qui restera sur le pont pendant toute la durée du lavage afin de dépister des fuites ou des défauts de fonctionnement de l'équipement, de vérifier la teneur en oxygène des citernes avant le lavage, de vérifier la pression à l'intérieur des citernes, de sonder le fond des citernes le cas échéant, de relever au besoin les jauges à flotteurs et de déplacer les dispositifs d'entraînement lorsque de besoin.

Les fonctions de ces différentes personnes ne s'excluent pas nécessairement les unes des autres.

7.8 Un moyen de communication sûr entre le surveillant placé sur le pont et le poste de contrôle de la cargaison de telle sorte qu'en cas de fuite ou de défaut de fonctionnement du système de lavage au pétrole brut, l'opération de lavage puisse être stoppée aussi rapidement que possible.

7.9. Les procédures types de ballastage.

7.10 Une liste des vérifications à effectuer avant le lavage au pétrole brut, que l'équipage utilisera à chaque déchargement et sur laquelle figureront notamment la vérification et l'étalonnage de tous les instruments utilisés.

7.11 Les intervalles recommandés pour l'inspection à bord et l'entretien de l'équipement de lavage au pétrole brut, en plus des visites obligatoires. Il devrait être fait mention des manuels d'instructions techniques fournis par les constructeurs de l'équipement.

7.12 Une liste des pétroles bruts qui ne conviennent pas pour la méthode du lavage au pétrole brut et leur provenance.

APPENDICE I

Liste des modifications à apporter aux Spécifications lorsqu'elles sont appliquées aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes

*Numéro
du
paragraphe*

Liste des modifications

4.2.5 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

4.2.10 Les dispositions de l'alinéa iii) ne sont pas applicables.

6.1 Remplacer par ce qui suit :

6.1 *Citernes devant être lavées au pétrole brut*

6.1.1 Avant le départ sur lest :

- i) On doit laver au pétrole brut un quart environ des citernes à cargaison par roulement pour éviter l'accumulation de boues, conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Toutefois, à cet effet, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois; et
- ii) Si l'on estime qu'il pourra être nécessaire d'embarquer du ballast supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison au cours du voyage sur lest dans les conditions et en vertu des dispositions prévues au paragraphe 3) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole MARPOL, la ou les citernes qui pourront être utilisées pour ce ballast devront être lavées au pétrole brut conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

Numéro
du
paragraphe

Liste des modifications

- 6.1.2 Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.
- 6.1.3 Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest.
- 6.3 Remplacer par ce qui suit :
- 6.3 *Chargement de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison*
On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut d'une citerne à cargaison qui pourrait être chargée de ballast, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.
- 6.4 Les deux dernières phrases ne sont pas applicables.
- 6.5 Remplacer par ce qui suit :
- 6.5 *Rejet d'effluents pollués au cours d'un voyage sur lest*
Le rejet du ballast supplémentaire provenant des citernes à cargaison et de tout autre effluent pendant un voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions de la règle 9 de l'Annexe I du Protocole MARPOL.
- 6.8 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
- 7.4 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

APPENDICE II

Formation des personnes devant assumer la responsabilité générale des opérations de lavage au pétrole brut

Introduction

Toute activité de formation doit prendre la forme d'une instruction contrôlée, dans une installation à terre ou à bord d'un navire dûment équipé, doté des moyens de formation et ayant les instructeurs nécessaires; cette activité consistera à enseigner les principes en question et leur application à l'exploitation des navires.

Il conviendra, lors de l'élaboration d'un programme de formation agréé par l'Autorité, de tenir compte des Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage des navires-citernes au pétrole brut adoptées par la Conférence.

Ce programme devra englober les sujets énumérés ci-dessous, sans que cette liste soit exhaustive :

- a) Une introduction aux principes du lavage au pétrole brut qui portera sur :
- Les caractéristiques du pétrole brut en tant que liquide de nettoyage et ce qui le différencie de l'eau dans cette perspective;
 - Le nettoyage de la partie supérieure;
 - Le nettoyage du fond;
 - Les conditions d'assiette;

- Les méthodes de prélèvement sur le déchargement de la cargaison;
- Le maintien de la pression du liquide de nettoyage au niveau requis;
- Le nettoyage en mer entre les ports de déchargement;
- Le nettoyage en circuit fermé;
- Les priorités et conditions relatives concernant les citernes à ballast de départ, les citernes à ballast d'arrivée et les citernes réservées à la cargaison.
 - b) Equipement et conception
 - i) Emplacement des appareils de lavage;
 - ii) Appareils de lavage, sur le pont et immergés :
 - Types;
 - Caractéristiques;
 - Particularités de construction;
 - Paramètres d'exploitation;
 - iii) Dispositifs d'entraînement;
 - iv) Systèmes d'alimentation et de distribution du liquide de nettoyage;
 - v) Systèmes d'assèchement;
 - vi) Moyens de sondage des citernes;
 - vii) Conditions relatives au gaz inerte.
 - c) Procédures courantes de lavage au pétrole brut
 - i) Navires à tuyautages classiques/navires à flot libre/navires partiellement à flot libre;
 - ii) Cargaisons uniques/multiples;
 - iii) Application optimale de la méthode de lavage afin de réduire au minimum le séjour à quai supplémentaire nécessaire;
 - iv) Ballastage pour le départ avec diverses configurations de navire et de tuyautages;
 - v) Méthode de lavage en mer entre des ports de déchargement.
 - d) Procédures pour les opérations liées au lavage
 - i) Moyens permettant de réduire au minimum les résidus à bord :
 - Assèchement des citernes à cargaison;
 - Drainage et assèchement des tuyautages à cargaison;
 - Refoulement final à terre de la cargaison;
 - ii) Rinçage à l'eau des citernes à ballast d'arrivée;
 - iii) Remplissage et déchargement final du ballast d'arrivée;
 - iv) Déchargement du ballast de départ;
 - v) Rassemblement et décantation des résidus dans la citerne de décantation;
 - vi) Prescriptions de la règle 9 de l'Annexe I du Protocole MARPOL;
 - vii) Mesures en vue d'éviter tout dégagement de gaz au port pendant les opérations de ballastage.
 - e) Sécurité
 - i) Système à gaz inerte;
 - ii) Maintien et contrôle de la qualité et de la pression du gaz inerte;

- iii) Arrêt du lavage et du déchargement en cas de fonctionnement anormal du système à gaz inerte;
- iv) Formation d'électricité statique et précautions requises pour l'éviter;
- v) Etanchéité des tuyautages;
- vi) Moyens d'éviter des surpressions dues à des coups de bélier;
- vii) Fuites.
 - f) Listes de vérification
 - i) Avant d'entrer au port;
 - ii) Avant le lavage au pétrole brut;
 - iii) Après le lavage au pétrole brut;
 - iv) Après l'appareillage.
 - g) Procédures de contrôles réglementaires
 - i) Manuel sur l'équipement et l'exploitation;
 - ii) Registre des hydrocarbures;
 - iii) Sondage des citernes;
 - iv) Mesure des hydrocarbures à la surface du ballast de départ.
 - h) Entretien de l'installation et du matériel
 - i) Entretien du matériel conformément aux instructions des constructeurs;
 - ii) Eléments d'entretien supplémentaires.

Les Autorités doivent s'assurer que le centre de formation délivre un document approprié aux personnes qui ont acquis les connaissances nécessaires en conformité des dispositions du présent appendice afin qu'elles puissent servir en qualité d'officiers principalement responsables du lavage au pétrole brut.

RÉSOLUTION 16

NAVIRES-CITERNES EXISTANTS QUI EFFECTUENT DES VOYAGES PARTICULIERS

La Conférence,

Notant que 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 (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contient des dispositions relatives aux navires-citernes existants qui effectuent des voyages particuliers à l'intérieur de zones déterminées,

Notant en outre qu'aux termes des dispositions de ladite règle ces zones peuvent être étendues à d'autres limites qui seraient définies par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime,

Tenant compte du fait qu'une telle extension ne peut être envisagée comme il convient sans évaluation préalable de tous ses aspects et de toutes ses conséquences,

Décide que l'Organisation devrait encourager sans retard des études sur la notion de voyage particulier qui devraient porter au moins sur les questions ci-après :

- a) Extension éventuelle des voyages particuliers à d'autres limites, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C 1) b) ii) de l'Annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Incidences de cette extension sur l'environnement;

- c) Tout contrôle supplémentaire qui pourrait être nécessaire à l'application de cette extension;
- d) Toute méthode (telle que la procédure d'acceptation des dispositifs de séparation du trafic) dont l'application pourrait être nécessaire ou souhaitable pour permettre à l'Organisation d'étendre les voyages particuliers, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C 1) b) ii) de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

RÉSOLUTION 17

LOCALISATION DÉFENSIVE DES CITERNES À BALLAST À BORD DES NAVIRES-CITERNES À BALLAST SÉPARÉ

La Conférence,

Notant que la règle 13E de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires adopté par la présente Conférence énonce des critères empiriques pour la localisation défensive des citernes à ballast séparé, qui sont formulés de manière à réduire au minimum les conséquences qu'un échouement et un abordage pourraient avoir pour le navire, sa cargaison et le milieu marin à la suite notamment de fuites d'hydrocarbures, d'un incendie, d'une explosion, de pertes en vie humaine et d'opérations de sauvetage,

Notant toutefois qu'à l'heure actuelle les connaissances dont on dispose sur les données relatives aux accidents ne sont pas suffisantes pour permettre à la Conférence de formuler une méthode probabiliste qui pourrait être plus rationnelle,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'entreprendre, dès que possible, l'étude et la mise au point de formules ou de critères probabilistes plus rationnels en vue de la localisation défensive des citernes à ballast séparé, et notamment d'examiner la possibilité de rattacher le principe de la zone de protection présentée par les citernes à ballast séparé au rapport entre les fuites hypothétiques et les fuites admissibles d'hydrocarbures.

RÉSOLUTION 18

REPLACEMENT ÉVENTUEL DU « PORT EN LOURD » PAR UN AUTRE PARAMÈTRE DANS LE PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES AINSI QUE DANS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET LE PROTOCOLE Y AFFÉRENT

La Conférence,

Notant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ainsi que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole y afférent contiennent des dispositions dans lesquelles le « port en lourd » est utilisé comme paramètre pour déterminer l'application de diverses prescriptions aux pétroliers,

Reconnaissant que le « port en lourd » n'est peut-être pas le paramètre qui convient le mieux aux fins susmentionnées,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'étudier s'il y aurait lieu de remplacer le « port en lourd » dans ces instruments par un autre paramètre qui garantirait une application uniforme des prescriptions énoncées dans ces instruments.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Documento adjunto 3

RESOLUCIÓN 1

PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contribuirá considerablemente, cuando se le dé aplicación, a lograr la eliminación total de la contaminación deliberada del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, así como a reducir a un mínimo las descargas accidentales de tales sustancias,

Considerando conveniente que el Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL), entre en vigor lo antes posible,

Considerando la labor que ha realizado la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental para resolver los problemas técnicos que plantea la aplicación del Convenio MARPOL,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio MARPOL, se propongan como plazo hasta junio de 1981,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Protocolo del MARPOL que:

- a) hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1980;
- b) si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1980, den al Secretario General de la Organización en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, los Gobiernos se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes, el Protocolo del MARPOL estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, para junio de 1981 o tan pronto como se pueda a partir de entonces, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

— respecto de los petroleros existentes para crudos:

las prescripciones relativas a tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL

— respecto de los petroleros existentes para productos petrolíferos:

las prescripciones relativas a tanques de lastre separado o a tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 2

PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO A DICHO CONVENIO

La Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) podrán aumentar considerablemente, cuando se les dé aplicación, la seguridad de los buques y de los bienes en el mar, así como de la vida de las personas a bordo de los buques,

Considerando que el Protocolo del SOLAS, aprobado por la Conferencia, no podrá entrar en vigor antes de que el Convenio SOLAS entre en vigor,

Considerando conveniente que el Convenio SOLAS y el Protocolo del SOLAS entren en vigor lo antes posible,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Convenio SOLAS, se propongan como plazo hasta junio de 1979 y que se esfuercen por lograr que el Protocolo del SOLAS entre en vigor al mismo tiempo o tan pronto como sea posible a partir de entonces,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Convenio SOLAS que:

- a) hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1978;
- b) depositen los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Protocolo del SOLAS o de adhesión al mismo cuando quede abierto para la firma o tan pronto como sea posible a partir de entonces; y que, cuando quepa hacer esto, traten de depositar simultáneamente los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Convenio SOLAS y del Protocolo del SOLAS o los de adhesión a los mismos;
- c) si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1978, den al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda también a los Estados que hayan depositado los instrumentos de ratificación del Convenio SOLAS que depositen asimismo los instrumentos de ratificación del Protocolo del SOLAS lo antes posible,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, las Administraciones se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques tanque nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los buques existentes, el Protocolo del SOLAS estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, dentro de los plazos siguientes o tan pronto como se pueda después de los mismos, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

— Prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte, que figuran en la Regla 60 del Capítulo II-2 del Protocolo del SOLAS

Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas: hasta junio de 1981

Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, pero inferior a 70 000 toneladas, y petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 40 000 toneladas, dotados de máquinas de gran capacidad para el lavado de tanques: hasta junio de 1983

— Prescripciones relativas al aparato de gobierno de los buques tanque existentes que figuran en la Regla 29 d) del Capítulo II-1 del Protocolo del SOLAS: hasta junio de 1981,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 3

FUTURAS MEDIDAS DESTINADAS A ELIMINAR LA CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando que las Resoluciones 1 y 3 de la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, expresaban el convencimiento de que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituiría, cuando se le diese aplicación, un nuevo e importante paso hacia la total eliminación de la contaminación del mar ocasionada por sustancias perjudiciales procedentes de los buques,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo a ese Convenio (Protocolo del MARPOL), contribuirá aún más a lograr el objetivo de eliminar la contaminación ocasionada por hidrocarburos,

Considerando las disposiciones del Protocolo del MARPOL que hacen extensivas a todos los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y obligatorios los sistemas de lavado con crudos para dichos petroleros,

Considerando que el conjunto de las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y a los sistemas de lavado con crudos dan a las Administraciones muchas más posibilidades de lograr el objetivo de eliminar totalmente la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recomienda que ese conjunto de prescripciones constituya un objetivo definitivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental con respecto a la contaminación ocasionada por los petroleros para crudos,

Invita a la Organización a que formule, no más tarde de 1986, propuestas para las enmiendas pertinentes del Protocolo del MARPOL, a fin de lograr el objetivo mencionado.

RESOLUCIÓN 4

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DESTINADOS A LOS PETROLEROS EXISTENTES PARA CRUDOS, DE PESO MUERTO INFERIOR A 40 000 TONELADAS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL),

Considerando que el Protocolo del MARPOL contiene nuevas prescripciones relativas al transporte de lastre y al lavado de los tanques de carga de los petroleros de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de

lavado, que se exigirán independientemente de que los petroleros existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas operen con tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, habrá que confiar totalmente en el eficiente empleo de los sistemas que se utilicen para retener los hidrocarburos a bordo,

Considerando el progreso efectuado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en la preparación de los procedimientos de inspección de descargas mencionados en la Resolución 6 de esta Conferencia,

Insta a los Gobiernos a que presten especial atención a la aplicación de dichos procedimientos a los petroleros de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, tanto en los puertos y en los terminales de embarque como en los de desembarque,

Recomienda que las medidas adoptadas para aplicarlos sean objeto de revisión periódica por parte de la Organización.

RESOLUCIÓN 5

PERFECCIONAMIENTO DE LAS NORMAS INTERNACIONALES PARA LOS SISTEMAS DE GAS INERTE

La Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) amplían considerablemente la aplicación de los sistemas de gas inerte haciéndola extensiva tanto a los buques tanque nuevos como a los existentes,

Considerando la Resolución 2 aprobada por esta Conferencia para dar aplicación al Convenio SOLAS y al Protocolo del SOLAS lo antes posible, así como las repercusiones de esa aplicación ampliada en la capacidad de construcción con que hoy se cuenta y la necesidad esencial de hacer que todos los sistemas de gas inerte cumplan con las normas técnicas más rigurosas,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que fomente estudios destinados a reexaminar las prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte que figuran en la Regla 62 del Capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a preparar directrices que complementen las prescripciones de dicha Regla teniendo presentes las arduas condiciones operacionales y la necesidad de mantener dichos sistemas ajustados a normas satisfactorias.

RESOLUCIÓN 6

PROCEDIMIENTOS PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando la importancia de crear instrumentos internacionales aceptables relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación, y de asegurar su rápida entrada en vigor y, posteriormente, su cumplimiento,

Considerando, con respecto a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, que la Resolución 1 aprobada por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, instó a los Gobiernos a que aceptaran las enmiendas de 1969 al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, con carácter de urgencia,

Considerando con satisfacción que dichas enmiendas entraron en vigor el 20 de enero de 1978,

Considerando que la Resolución A.391(X), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el 14 de noviembre de 1977, sentó las directrices para la aplicación de dicho Convenio enmendado,

Considerando que la Resolución A.321(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización el 12 de noviembre de 1975, sentó los procedimientos para la inspección de buques en relación con la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

Insta a los Gobiernos a que den aplicación a los procedimientos y directrices mencionados, a fin de asegurar el pleno cumplimiento de las normas de seguridad a bordo de los buques y las relativas a la prevención de la contaminación por los buques,

Invita a la Organización a que perfeccione dichos procedimientos y directrices, según sea necesario, a medida que entren en vigor las nuevas normas de los convenios y protocolos relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación.

RESOLUCIÓN 7

FORMULACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA REALIZACIÓN EN PUERTO DE INSPECCIONES COMPROBATORIAS DEL RESULTADO DE LA LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA MEDIANTE EL LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que en las Reglas 13 y 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), adoptado por la Conferencia, figuran nuevas prescripciones referentes a un procedimiento de limpieza de tanques de carga mediante el lavado con crudos,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de lavado con crudos, con miras a alcanzar el objetivo definitivo de la total eliminación de la contaminación ocasionada por los buques,

Considerando que las directrices uniformes acerca del alcance de las inspecciones realizadas en puerto para comprobar el resultado de la limpieza de los tanques de carga, y de los pormenores de esas inspecciones, constituyen un requisito previo a la posibilidad de asegurar que los petroleros para crudos que utilizan sistemas de lavado con crudos cumplan en todo momento con las disposiciones del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental tome con urgencia las medidas pertinentes para formular dichas directrices, que los Gobiernos deberían aplicar tan pronto como las aprobase la Organización.

RESOLUCIÓN 8

MAYOR RIGOR EN LAS NORMAS DE FORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES TANQUE

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en los que figuran prescripciones más rigurosas con respecto al proyecto, el equipo, la inspección y la certificación de los buques, especialmente los buques tanque,

Considerando que en breve se celebrará una Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar con el propósito de concertar un convenio al respecto,

Considerando que el factor humano tiene una importancia decisiva en cuanto a la utilización sin riesgos de los buques,

Considerando, por tanto, que sólo será posible aprovechar totalmente la complejidad y los adelantos logrados en el proyecto y el equipo de los buques tanque por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino si a la vez se implantan prescripciones acerca de la formación y la titulación de las tripulaciones de los buques tanque,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978, la necesidad de adoptar disposiciones en un convenio internacional respecto de la formación y la titulación adecuadas de las tripulaciones de los buques tanque.

RESOLUCIÓN 9

PROTECCIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS ESPECIALMENTE SUSCEPTIBLES DE CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando con gratitud la labor que realiza la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos,

Considerando las medidas tomadas por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, a fin de incluir en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL) disposiciones obligatorias especiales destinadas a prevenir la contaminación del mar en ciertas zonas especiales definidas, que comprenden las del Mar Mediterráneo, Mar Báltico, Mar Negro, Mar Rojo y zona "de los Golfos", por sus características oceanográficas e importancia ecológica particulares,

Considerando que con arreglo al Artículo VIII del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres sobre Vertimiento), las Partes Contratantes con intereses comunes que proteger en el medio marino dentro de una zona geográfica determinada se esforzarán por concertar, teniendo en cuenta las características regionales, acuerdos regionales compatibles con dicho Convenio para la prevención de la contaminación, especialmente de la ocasionada por vertimiento,

Considerando las constantes actividades desarrolladas en regiones especiales que comprenden el Mar Mediterráneo, el Mar Rojo, la zona "de los Golfos", el Golfo de Guinea, el Caribe y las aguas del Asia Sudoriental, dentro del sistema de las Naciones Unidas, bajo la coordinación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y con la participación de la OCMI,

Considerando la necesidad de tomar medidas destinadas a proteger de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos las zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla,

Considerando que dicha necesidad no podrá satisfacerse sin realizar estudios especiales con carácter preferente,

Considerando la competencia de la Organización en la esfera de la prevención y la contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos, así como la competencia de otras organizaciones internacionales en la esfera del medio marino,

Invita a la Organización a que:

- a) prosiga sus esfuerzos en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;
- b) empiece estudios, con carácter preferente y por añadidura a la labor ya iniciada, en colaboración con los pertinentes órganos de expertos y organizaciones internacionales con miras a:
 - i) hacer una lista de las zonas marinas del mundo que haya que proteger especialmente de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento, en consideración a la susceptibilidad de dichas zonas por lo que respecta a sus recursos naturales renovables o a su importancia para fines científicos;
 - ii) determinar, en la medida de lo posible, hasta dónde llega la necesidad de protección, así como las medidas que podrían considerarse apropiadas para lograr un grado de protección suficiente, teniendo en cuenta los demás usos legítimos de los mares;
- c) considere, partiendo de los estudios realizados en consecuencia y los resultados de otros trabajos emprendidos, qué medidas serán necesarias para aumentar la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;
- d) tome medidas, cuando proceda y de conformidad con el procedimiento establecido, encaminadas a incorporar, en el marco de los pertinentes convenios cualesquiera disposiciones necesarias que los estudios mencionados permitan identificar como tales;
- e) formule una recomendación a la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el sentido de que, en el marco del Convenio de Londres sobre Vertimiento, se tomen las medidas adecuadas para proteger de la contaminación ocasionada por el vertimiento dichas zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla.

RESOLUCIÓN 10

FORMULACIÓN DE DIRECTRICES RELATIVAS A LA REALIZACIÓN DE RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES REGLAMENTARIOS, INCLUIDOS LAS INSPECCIONES FUERA DE PROGRAMA Y LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS DE LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando que en los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS) y al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), se prevé la modificación de las disposiciones relativas a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones, así como la implantación de inspecciones fuera de programa y de reconocimientos anuales obligatorios, efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa de los buques,

Considerando que la eficacia de dichos reconocimientos e inspecciones depende de las reglamentaciones nacionales que las Administraciones promulguen a fin de dar efectividad a las disposiciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que las prescripciones uniformes relativas al alcance y a los pormenores de los reconocimientos e inspecciones pueden contribuir considerablemente a la causa de garantizar que los buques den cumplimiento ininterrumpido a las prescripciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que en la actualidad rigen distintos períodos de validez para los certificados estipulados por los Convenios SOLAS y MARPOL y por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, así como distintos intervalos en cuanto a los reconocimientos o inspecciones intermedios estipulados por dichos Convenios y Protocolos, y que sería ventajoso dar uniformidad a los períodos e intervalos mencionados,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que tome prontamente medidas encaminadas a la formulación de directrices destinadas a las Administraciones con respecto al alcance, los pormenores y la frecuencia de dichos reconocimientos e inspecciones de los buques teniendo en cuenta la construcción de éstos y sus máquinas, equipo y edad, directrices en las que también deberán figurar prescripciones respecto de la frecuencia y el alcance de las inspecciones fuera de programa y del alcance de los reconocimientos anuales obligatorios efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa,

Recomienda además que a su debido tiempo la Organización tome las medidas necesarias para enmendar los instrumentos pertinentes con miras a dar uniformidad a los períodos de validez de los certificados y a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones intermedios estipulados por los Convenios y Protocolos mencionados.

RESOLUCIÓN 11

CUERPO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La Conferencia,

Considerando la importancia de que todas las Administraciones asuman eficazmente sus responsabilidades por lo que hace a la formulación de reglamentaciones y hagan que se realicen reconocimientos e inspecciones de los buques de conformidad con los Convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques,

Considerando que ciertas Administraciones no disponen de suficiente personal competente y con experiencia para realizar dicha labor tan completa y frecuentemente como convendría, y que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental puede tener posibilidades de ayudarles a ampliar dicho personal facilitándoles el asesoramiento y la asistencia de los expertos apropiados en respuesta a las peticiones que se le hagan y utilizando los programas de asistencia técnica disponibles,

Pide a la Organización que tome las medidas pertinentes para que quepa ofrecer dichos asesoramiento y asistencia mediante la creación y la utilización de un Cuerpo de Seguridad Marítima constituido por expertos cuyos servicios puedan ser ofrecidos por los Gobiernos dispuestos a facilitar esa asistencia,

Pide al Secretario General de la Organización que difunda con profusión el conocimiento de dichas medidas entre los Estados Contratantes, que disponga lo necesario para poner los citados expertos a disposición de los Gobiernos que soliciten dicha asistencia, mediante los programas de asistencia técnica disponibles, y que informe acerca de todas estas gestiones al Comité de Seguridad Marítima o al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización, según proceda.

RESOLUCIÓN 12

NORMAS MÁS RIGUROSAS RESPECTO DEL APARATO DE GOBIERNO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS),

Considerando que las modificaciones de fondo efectuadas en las disposiciones técnicas del Convenio de 1974 respecto de normas más rigurosas para el aparato de gobierno

incorporadas en el Protocolo se aplicarán solamente a los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la Resolución A.325(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que trata, entre otras cosas, del perfeccionamiento de los dispositivos de gobierno instalados en buques nuevos de arqueos diversos, tiene sólo el carácter de recomendación,

Considerando la necesidad de examinar la posible aplicación de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno que figuran en el Protocolo del SOLAS y en la Resolución mencionada a todos los buques nuevos,

Pide a la Organización que, con carácter de urgencia:

- a) redacte nuevamente las normas relativas al aparato de gobierno de los buques de pasaje y de carga que figuran en la Resolución A.325(IX) teniendo en cuenta lo dispuesto en el Protocolo del SOLAS;
- b) estudie la necesidad de hacer que las normas relativas al aparato de gobierno que en el Protocolo del SOLAS sólo aparecen como aplicables a los buques tanque, se apliquen también a buques distintos de éstos; y
- c) examine la posible adopción de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno, junto con las demás disposiciones referentes a las instalaciones de máquinas y a las instalaciones eléctricas que figuran en la Resolución A.325(IX), como enmiendas al Capítulo II-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, cuando el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 13

EMPLAZAMIENTO A BORDO DE AYUDAS PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

La Conferencia,

Considerando que el empleo correcto de ayudas para prevenir los abordajes facilitará la interpretación de los datos de radar y podría disminuir el riesgo de abordaje y de contaminación del medio marino,

Considerando que las ayudas para prevenir los abordajes, de rendimiento deficiente o accionadas por personal insuficientemente capacitado, podrían afectar a la seguridad de la navegación,

Considerando la necesidad de preparar prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la preparación de normas de rendimiento constituye un requisito previo a dichas prescripciones,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

- a) establezca normas de rendimiento relativas a las ayudas para prevenir los abordajes con carácter de urgencia y en todo caso no después del 1 de julio de 1979;
- b) prepare en el mismo plazo prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, de manera que se pueda enmendar lo antes posible el Capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
- c) señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar la necesidad de incluir disposiciones apropiadas respecto al empleo de ayudas para prevenir los abordajes en un convenio internacional sobre formación y titulación de la gente de mar.

RESOLUCIÓN 14

ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), en el que figuran nuevas prescripciones, más rigurosas, con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL, que prescribe que ciertos petroleros operen con tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, en virtud de la Regla 13A 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la disposición y a los procedimientos operacionales referentes a los tanques dedicados a lastre limpio figurarán por lo menos todas las disposiciones de las especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las especificaciones para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las especificaciones,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique dichas especificaciones.

ANEXO

ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON
TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO1. *Objeto*

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir:

- a) la correcta disposición adoptada a bordo, y
- b) los procedimientos operacionales

que convienen al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Las presentes especificaciones están destinadas a ser utilizadas por los propietarios de los buques cuando preparen detalladamente la disposición y los procedimientos correspondientes a cada petrolero, y por las Administraciones cuando hayan de aprobarlos.

2. *Ambito de aplicación*

Las presentes especificaciones se aplican a los petroleros destinados a ser utilizados como buques que respondan al concepto de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL).

3. *Disposición adoptada a bordo*

La selección de los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio y las instalaciones de bombas y tuberías serán preparadas por el propietario del buque y aprobadas y certificadas por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

3.1 *Selección de los tanques*

La selección de los tanques de lastre limpio se hará con miras a lograr el mejor resultado global desde los puntos de vista operacional y de prevención de la contaminación, teniendo en cuenta los aspectos siguientes:

- a) los tanques serán seleccionados de manera que tengan capacidad suficiente para que el petrolero cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
- b) el esfuerzo impuesto al casco no rebasará límites aceptables en las condiciones resultantes de lastrado y carga;
- c) los tanques serán seleccionados de manera que no necesiten más que un empleo mínimo del sistema de tuberías y bombas de carga;
- d) aunque desde el punto de vista de la protección contra daños los tanques laterales son preferibles para el transporte de lastre limpio, los tanques centrales son aceptables si representan una disposición general considerablemente superior por lo que respecta al volumen de los tanques y a la disposición de las tuberías;
- e) cuando en la disposición inicial de tanques no figure un tanque de decantación, se designará como tal un tanque de capacidad suficiente destinado a recibir el agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido.

3.2 Bombas y tuberías

En la disposición general se tendrán en cuenta los puntos siguientes:

- a) siempre que sea posible se utilizará una sola bomba y un mínimo de tuberías para todos los tanques de lastre, con objeto de reducir el riesgo de contaminación;
- b) las tuberías necesarias para la manipulación del lastre deberán disponerse de manera que, al limpiarse por flujo rápido de agua, no se deposite agua oleosa en los tanques de lastre limpio. La limpieza por flujo rápido podrá efectuarse desde una toma de agua de mar y conducción por tuberías hasta un tanque de decantación, o desde los tanques de lastre limpio hasta el tanque de decantación. Si se utilizan distintas tuberías para el lastre no será necesario limpiarlas;
- c) se evitará en lo posible que las tuberías tengan secciones con extremos cerrados, pero cuando esto sea necesario se contará con medios para drenar esas secciones mediante una conexión a un dispositivo de agotamiento;
- d) durante el viaje deberá mantenerse siempre la separación con doble válvula de los espacios destinados a lastre y a carga, y en la mayor medida posible durante las operaciones de carga y lastrado;
- e) cuando se instale el hidrocarbúrometro prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, se dispondrán puntos de muestreo que permitan tomar muestras de todas las descargas de agua de lastre limpio y de las descargas regulares efectuadas con la carga sobre residuos. Cuando sea posible se dispondrá un punto de muestreo que permita tomar muestras del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido que vaya hacia el tanque de decantación.

4. Procedimientos operacionales

El propietario de buque preparará respecto de cada petrolero un Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio en el que figure una lista de comprobaciones, Manual que necesitará ser aprobado por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

4.1 En el puerto de carga

Antes de la llegada del petrolero al puerto de carga la cantidad de lastre limpio podrá quedar reducida a la correspondiente a las condiciones de atraque, empleando una tubería que haya sido limpiada durante el viaje en lastre. El petrolero con tanques dedicados a lastre limpio no se carga nunca al máximo de su capacidad y normalmente puede transportar un cargamento completo juntamente con la cantidad ordinaria de lastre en puerto, es decir, la cantidad de lastre limpio para los fines de llegada. De este modo el petrolero puede operar, si el calado lo permite, sin efectuar en puerto ninguna manipulación con agua de lastre.

Después de toda descarga de lastre limpio en puerto se drenará el sistema de tuberías afectadas y se cerrarán todas las válvulas de los tanques de lastre limpio. Si el procedimiento de limpieza de tuberías por flujo rápido de agua exige que haya agua disponible en los tanques de lastre, se deja en ellos la cantidad conveniente antes de aislarlos del sistema de tuberías. Después se emplean las tuberías para las operaciones ordinarias de carga.

4.2 *Viaje con carga*

Durante el viaje con carga se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua. Toda mezcla oleosa que resulte de la limpieza se depositará en el tanque de decantación. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

Cuando convenga, después de la salida, el sistema de bombas y tuberías que haya que utilizar para la manipulación de lastre limpio se limpiará por flujo rápido de agua que irá al tanque de decantación. La cantidad de agua disponible para esa limpieza deberá ser equivalente a diez veces por lo menos el volumen de las tuberías. Si durante la operación de carga se retiene a bordo lastre en cantidad que exceda de la cantidad de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido, ese sobrante podrá descargarse por la borda empleando las tuberías limpias.

Cuando se haya instalado un hidrocarbúrometro de conformidad con lo prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL se comprobarán todas las descargas con ese instrumento. Cuando sea posible se comprobará también el contenido de hidrocarburos del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido para vigilar la eficacia de esa limpieza y detectar cualquier anomalía que se dé en la operación.

4.3 *En el puerto de descarga*

Antes de atracar en un puerto de descarga se tomará a bordo, por las tuberías que hayan permanecido limpias durante todo el viaje, lastre limpio en cantidad suficiente para limpiar por flujo rápido las tuberías destinadas a la manipulación de ese lastre. Cuando el calado del puerto lo permita se recomienda que se tome más lastre a bordo, sin rebasar el límite de peso muerto, hasta alcanzar la cantidad que normalmente corresponda a la condición de salida, para así eliminar la necesidad de una nueva manipulación de lastre durante la operación de descarga. Si se espera que será preciso efectuar un nuevo lastrado durante esa operación, se limpiarán las bombas y tuberías necesarias. El lastre que convenga se tomará tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, tras lo cual se podrá continuar descargando con todas las bombas disponibles.

Terminada la operación de descarga o bien a la salida, se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación, y a continuación se cargan los tanques de lastre limpio hasta que alcanzan las condiciones normales de navegación.

4.4 *Viaje en lastre*

Durante el viaje en lastre se mantendrá limpio el sistema de bombas y tuberías empleado para la manipulación del lastre limpio, y cada vez que se haya manipulado agua oleosa se volverá a limpiar para preparar la manipulación de lastre en el puerto de descarga. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

4.5 *Lista de comprobaciones*

Los procedimientos operacionales aprobados se complementarán con una lista de comprobaciones. La lista que figura en el Apéndice de las presentes especificaciones se aplica generalmente a todos los petroleros que operan respondiendo al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Cuando se haga la lista de comprobaciones para un petrolero determinado, se le ampliará de modo que comprenda toda otra medida apropiada y se le completará con la identificación adecuada de bombas, válvulas, etc.

5. Reconocimiento y certificación

5.1 Todo petrolero destinado a ser utilizado con tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo del MARPOL estará sujeto al reconocimiento prescrito en la Regla 4 del Anexo I de dicho Protocolo.

5.2 Dicho reconocimiento se efectuará antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, con objeto de que se pueda expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos antes de que el cumplimiento de las prescripciones del Protocolo del MARPOL sea obligatorio.

5.3 En el reconocimiento se hará constar la verificación de que se prepararon con toda propiedad:

- la selección de los tanques de lastre y las instalaciones de bombas y tuberías, de conformidad con la sección 3 *supra*;
- el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio, es decir, el conjunto de los procedimientos operacionales detallados, con inclusión de la lista de comprobaciones, de conformidad con la sección 4 *supra*.

5.4 Tras la aprobación dada en los sentidos mencionados en los párrafos 5.1 y 5.3 *supra*, la Administración expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El Certificado indicará qué tanques han sido aprobados exclusivamente para el transporte de lastre limpio. Indicará asimismo que se ha facilitado información al capitán acerca de los procedimientos operacionales aprobados (Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio).

5.5 Las reformas efectuadas en los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio que afecten a su aptitud para ser utilizados respondiendo al concepto de tales tanques exigirán la aprobación de la Administración y se consignarán en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y, si procede, en el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio.

6. Documentos

Tanto el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos como el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio estarán disponibles en todo momento a bordo del petrolero.

APÉNDICE

Procedimientos operacionales correspondientes a los tanques dedicados a lastre limpio — Lista de comprobaciones

1. Antes de la llegada al puerto de carga

1. Trasvasar todo el fango que quede a un tanque de carga.
2. Asegurarse de que las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas adecuadamente para hacer posible que se descargue el lastre limpio mientras se esté tomando la carga.
3. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas.
4. Inspeccionar visualmente todos los tanques de lastre limpio y su contenido para observar si hay indicios de contaminación.
5. Descargar agua de lastre limpio en cantidad suficiente para asegurar que con el resto del agua de lastre y la carga que haya que tomar no se excederá el peso muerto o el

calado admisibles. Dejar una cantidad de agua suficiente para la limpieza por flujo rápido de las tuberías y, como mínimo, una cantidad igual a 10 veces el volumen de las tuberías afectadas.

6. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.
 7. Si no se prevé ninguna otra descarga de lastre, drenar las tuberías de lastre limpio.
- II. *En el puerto de carga*
1. Efectuar las operaciones ordinarias de carga de los tanques destinados a recibir ésta.
 2. Asegurarse de que el tanque de decantación tiene capacidad suficiente para la recepción posterior del agua descargada en la limpieza de bombas y tuberías de carga.
 3. Cuando proceda, descargar el lastre limpio restante antes de utilizar todo el sistema de tuberías para la operación de carga. Dejar en los tanques de lastre la cantidad mínima de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido.
 4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.
 5. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de carga están cerradas una vez terminada la operación de carga.
- III. *Después de la salida del puerto de carga*
1. Limpiar por flujo rápido de agua las bombas y tuberías correspondientes haciendo pasar agua suficiente de los tanques de lastre limpio a un tanque de decantación.
 2. Asegurarse de que las válvulas del tanque de decantación están cerradas antes de bombear el resto del agua limpia para descargarla por la borda y de controlar el contenido de hidrocarburos del agua, ya visualmente ya con un hidrocarbúrometro.
 3. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.
- IV. *Antes de la llegada al puerto de descarga*
1. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas.
 2. Comprobar nuevamente si las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas debidamente.
 3. Lastrar según sea necesario con bombas y tuberías de carga limpias, teniendo en cuenta las exigencias de calado del puerto.
 4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.
- V. *En el puerto de descarga*
1. Asignar las bombas y tuberías que hayan de utilizarse en las operaciones con lastre limpio.
 2. Efectuar las operaciones ordinarias de descarga.
 3. Tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, terminar el lastrado necesario para que el buque esté en condiciones de salir.
 4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.
 5. Terminar la descarga.
- VI. *Después de la salida del puerto de descarga*
1. Limpiar las bombas y tuberías asignadas a los tanques de lastre limpio por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación.
 2. Completar el llenado de los tanques de lastre limpio según sea necesario.
 3. Tratar el contenido del tanque de decantación de acuerdo con los procedimientos de carga sobre residuos.

RESOLUCIÓN 15

ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN
Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), que contiene nuevas y más rigurosas prescripciones con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL, que prescribe que ciertos petroleros operen con un procedimiento de lavado de los tanques de carga con crudos,

Considerando que en virtud de la Regla 13B 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la instalación de lavado con crudos y el equipo y la disposición correspondientes figurarán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las Especificaciones teniendo en cuenta los avances tecnológicos experimentados en esta esfera y a la luz de la experiencia adquirida,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique las Especificaciones de modo que éstas reflejen los métodos y la tecnología más avanzados que puedan haber sido creados cuando entre en vigor el Protocolo.

ANEXO

ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN
Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

ÍNDICE DE SECCIONES

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Objeto 2. Ambito de aplicación 3. Disposiciones generales <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Definición 3.2 Reconocimiento inicial 4. Criterios aplicables a los proyectos <ul style="list-style-type: none"> 4.1 Tuberías 4.2 Máquinas de lavado de tanques 4.3 Bombas 4.4 Sistema de agotamiento final de la carga 4.5 Conductos de lastre 5. Grado de competencia del personal 6. Operaciones <ul style="list-style-type: none"> 6.1 Tanques que han de lavarse con crudos 6.2 Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga | <ul style="list-style-type: none"> 6.3 Llenado de los tanques de lastre de salida 6.4 Lavado con crudos en la mar 6.5 Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre 6.6 Uso y control del gas inerte 6.7 Precauciones contra la generación de electricidad estática 6.8 Desprendimiento de vapores |
|--|---|
7. Manual sobre el equipo y las operaciones
- Apéndice I.* Lista de modificaciones que procede observar en la aplicación de las Especificaciones a los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas
- Apéndice II.* Formación de las personas destinadas a encargarse totalmente del lavado con crudos

1. Objeto

Las presentes Especificaciones tienen por objeto procurar determinados criterios de proyecto, prescripciones operacionales y procedimientos de control y cumplimiento respecto del lavado con crudos de los tanques de carga de los petroleros para crudos tal como se especifica en la sección 2.

2. Ambito de aplicación

2.1 Las presentes Especificaciones se aplican a:

- a) los petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 8) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL); y a
- b) los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, con las modificaciones enumeradas en el Apéndice I.

En el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos modificado por el Protocolo del MARPOL, se indicará que dichos buques se ajustan a las presentes Especificaciones.

2.2 Si un tipo de crudo no apropiado para el lavado con crudos está destinado a ser transportado como carga en un buque provisto de un solo sistema de lavado con crudos, dicho buque deberá cumplir con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado de conformidad con la Regla 13 7), o con las relativas a los tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13 9) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

3. Disposiciones generales

3.1 Definición

A los efectos de las presentes Especificaciones,

3.1.1 Por "lastre de llegada" se entenderá el lastre limpio definido en la Regla 1 16) del Anexo I del Protocolo del MARPOL;

3.1.2 Por "lastre de salida" se entenderá el lastre distinto del de llegada.

3.2 Reconocimiento inicial

El reconocimiento inicial a que hace referencia la Regla 4 del Anexo I del Protocolo del MARPOL incluirá una inspección completa del equipo de instalaciones de lavado con crudos y, excepto en los casos especificados en el párrafo 4.2.11, el examen de los tanques una vez lavados con crudos y las medidas de verificación complementarias indicadas en el párrafo 4.2.10, para asegurarse de que la eficacia del sistema de lavado se ajusta a las presentes Especificaciones.

4. Criterios aplicables a los proyectos

4.1 Tuberías

4.1.1 Las tuberías para el lavado con crudos y todas las válvulas incorporadas en el sistema de tuberías de suministro serán de acero o de otro material equivalente y tendrán la resistencia necesaria para la presión a que puedan ser sometidas, además de contar con uniones y soportes adecuados.

4.1.2 El sistema de lavado con crudos estará constituido por un conjunto permanente de cañerías y será independiente de los colectores contraincendios y de cualquier otro sistema ajeno al lavado de tanques, si bien cabrá la incorporación de secciones del sistema de carga del buque al sistema de lavado con crudos, a condición de que las mismas se ajusten a las prescripciones aplicadas a las tuberías destinadas a crudos de petróleo. No obstante lo prescrito en el presente párrafo, en los buques de carga combinados, las instalaciones deberán permitir que se retire el equipo, si es necesario, cuando se transporten car-

gamentos no líquidos, y serán de tal tipo que cuando se produzca la reinstalación del sistema quedará como estaba cuando se le montó originariamente y su estanqueidad a los hidrocarburos podrá ser comprobada.

4.1.3 Se instalarán los medios necesarios para evitar sobrepresiones en las tuberías de suministro para el lavado de tanques. Todo dispositivo de seguridad instalado para evitar sobrepresiones descargará en el lado aspirante de la bomba de suministro. Podrán aceptarse otros métodos que la Administración juzgue satisfactorios a condición de que den un grado equivalente de seguridad y protección ambiental.

4.1.4 Cuando se instalen válvulas de toma de agua a fines de lavado con agua en las tuberías de lavado de los tanques, tales válvulas tendrán la resistencia necesaria, y habrá medios con los que aislar esas conexiones cuando los conductos de lavado puedan contener crudos.

4.1.5 Todas las conexiones de los manómetros y de otros instrumentos estarán dotadas de válvulas aislantes contiguas a los conductos, o bien la instalación será de tipo hermético.

4.1.6 Ninguna parte del sistema de lavado con crudos entrará en los espacios de máquinas. Cuando el sistema de lavado de tanques tenga un calentador de vapor destinado a ser utilizado cuando se esté lavando con agua, el calentador deberá quedar efectivamente aislado durante el lavado con crudos mediante dobles válvulas de cierre o por bridas ciegas claramente identificables.

4.1.7 Cuando haya una red de tuberías de suministro destinada al lavado tanto con agua como con crudos, las tuberías estarán proyectadas de manera que en la medida de lo posible se les pueda drenar para vaciarlas de crudos antes de empezar el lavado con agua, depositándolos en los espacios designados en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Dichos espacios podrán ser el tanque de decantación u otros espacios de carga.

4.1.8 Las tuberías tendrán diámetro suficiente para que, a la presión y al caudal proyectados, se pueda accionar simultáneamente el mayor número de máquinas de lavado de tanques exigidas, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Las tuberías estarán dispuestas de manera que se pueda accionar simultáneamente el número de máquinas de lavado de tanques exigidas para cada compartimiento de carga, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones a que se hace referencia en las presentes Especificaciones.

4.1.9 El sistema de tuberías se probará, una vez instalado en el buque, a una presión igual a una vez y media la presión de funcionamiento.

4.1.10 Las tuberías de suministro para el lavado con crudos irán firmemente sujetas a la estructura del buque en emplazamientos adecuados, mientras que en otros habrá medios que hagan posible la libertad de movimientos necesaria para que pueda darse la dilatación térmica y las flexiones del buque. La sujeción será tal que permita absorber todo choque hidráulico sin movimiento excesivo de las tuberías de suministro. Normalmente los medios de sujeción deberán situarse en los extremos más distantes de la entrada del conducto abastecedor de crudos para las tuberías de suministro. Si se utilizan las máquinas de lavado de tanques para dar sujeción a los extremos de las tuberías derivadas, se necesitarán medios especiales para sujetar esas secciones cuando por alguna razón se retiren las máquinas.

4.2 *Máquinas de lavado de tanques*

4.2.1 Las máquinas de lavado de tanques con crudos irán montadas permanentemente y se ajustarán a un proyecto aceptable para la Administración.

4.2.2 Las características de rendimiento de las máquinas de lavado de tanques vienen regidas por el diámetro de la tobera, la presión de funcionamiento y la modalidad y la sincronización del movimiento. Cada una de estas máquinas instaladas tendrá un rendimiento tal que permita limpiar efectivamente las partes del tanque de carga abarcadas

por la máquina de que se trate dentro del tiempo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.2.3 Se montarán máquinas de lavado de tanques en cada tanque de carga y el método de apoyo empleado habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración. Cuando estas máquinas estén situadas a un nivel considerablemente inferior al de la cubierta de modo que así se puedan tratar protuberancias del tanque, posiblemente habrá que considerar la conveniencia de reforzar la máquina y sus tuberías de suministro.

4.2.4 Cada máquina será susceptible de quedar aislada por medio de válvulas de cierre situadas en el conducto de suministro. Habrá medios con los que, si por algún motivo se retira una máquina de lavado instalada en cubierta, se pueda cerrar el conducto de suministro de hidrocarburos en la máquina durante el tiempo que esté desmontada. Habrá igualmente lo necesario para cerrar la abertura que quede en el tanque, ya se trate de una placa o de un medio equivalente.

4.2.5 Cuando los equipos de accionamiento de las máquinas limpiadoras de tanques no estén integrados en las propias máquinas se contará con bastantes de ellos para que no sea necesario desplazar ninguno más de dos veces desde su ubicación inicial durante el desembarque de carga, para llevar a cabo el programa de lavado especificado en el Manual.

4.2.6 El número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

4.2.7 El emplazamiento de las máquinas dependerá de las características detalladas en el párrafo 4.2.2, así como de la configuración de la estructura interna del tanque.

4.2.8 El número y el emplazamiento de las máquinas permitirá lavar todas las zonas horizontales y verticales por chorro directo o de un modo eficaz, por deflexión o salpicadura del chorro al chocar. En el cálculo del grado aceptable de deflexión o salpicadura se prestará especial atención al lavado de las zonas horizontales encargadas hacia arriba, para lo cual se utilizarán los parámetros siguientes:

- i) con respecto a las zonas horizontales del fondo del tanque y a las superficies superiores de los refuerzos del tanque y otros elementos primarios estructurales de grandes dimensiones de éste, el área conjunta a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 10 por ciento del área horizontal total del fondo del tanque, la superficie superior de los refuerzos y otros elementos primarios estructurales de grandes dimensiones;
- ii) con respecto a las zonas verticales de los costados del tanque, el área conjunta de estos costados a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 15 por ciento del área total de los costados del tanque.

En algunas instalaciones podrá ser necesario estudiar el posible montaje de más de un tipo de máquina de lavado de tanques con miras a obtener una cobertura suficiente.

4.2.9 En la fase de proyecto se utilizarán los procedimientos mínimos siguientes para determinar el área de la superficie del tanque cubierta directamente por el chorro:

- i) empleando planos estructurales adecuados, se trazan líneas desde el punto extremo de cada máquina de lavado hasta las partes del tanque que queden al alcance de los chorros;
- ii) cuando la Administración considere que la configuración de los tanques es complicada se utilizará una luz puntiforme que simule el punto extremo de la máquina de lavado en una maqueta del tanque.

4.2.10 i) Para confirmar la limpieza del tanque y verificar el proyecto con respecto al número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques se efectuará una inspección visual entrando en los tanques después del lavado con crudos, pero antes de

cualquier enjuague con agua que pudiera especificarse en el Manual sobre el equipo y las operaciones. No obstante, el fondo del tanque que haya que inspeccionar se podrá lavar por flujo rápido de agua y agotar con objeto de extraer cualquier residuo de crudos antes de dar salida a los gases del tanque para entrar en él. La inspección deberá asegurar que a efectos prácticos en el tanque no han quedado adherencias ni depósitos de hidrocarburos. Si se adopta el procedimiento de lavado por flujo rápido de agua, se deberá utilizar un tanque semejante, pero que no haya sido lavado de ese modo, para la prueba indicada en el apartado ii) *infra*.

ii) Para verificar la eficacia de las instalaciones de agotamiento y drenaje se medirá la cantidad de hidrocarburos que flote sobre el lastre de salida. La relación entre el volumen de hidrocarburos que flote sobre el agua de lastre de salida y el volumen de los tanques que contengan dicha agua no excederá de 0,00085. La prueba se efectuará, previo lavado con crudos y agotamiento, en un tanque semejante en todos los aspectos pertinentes al tanque examinado de conformidad con el apartado i) pero que no haya sido objeto del enjuague con agua ni del lavado intermedio por flujo rápido de agua que el apartado i) *supra* permite.

iii) Después de un viaje normal en lastre, antes del cual los tanques de lastre de llegada se habrán lavado con crudos y durante el cual los tanques se habrán enjuagado con agua siguiendo el programa fijado en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se evacuará totalmente el lastre de llegada en el puerto de carga mediante un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, y el contenido de hidrocarburos del efluente no deberá exceder de 15 ppm.

4.2.11 Cuando a la Administración le conste que los buques son análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar las prescripciones del párrafo 4.2.10 a uno de dichos buques. Además, cuando un buque tenga una serie de tanques que sean análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar, con respecto a dicha serie de tanques, las prescripciones del párrafo 4.2.10 i) a un solo tanque de la serie.

4.2.12 En el diseño de las máquinas de lavado de tanques que hayan de ir en la cubierta figurarán dispositivos que, situados fuera de los tanques de carga, durante la operación de lavado con crudos indiquen la rotación de la máquina y el arco recorrido.

4.2.13 Cuando se necesiten máquinas sumergidas, éstas serán de tipo no programable y con objeto de cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.2.8 se deberá poder verificar su rotación ya mediante indicadores situados fuera del tanque, ya comprobando las características de su sonido. Cuando no quepa verificar el funcionamiento de las máquinas del fondo más que por su sonido, la verificación se efectuará hacia el final de cada ciclo de lavado. El método de verificación por el sonido aparecerá indicado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.3 Bombas

4.3.1 Las bombas que suministren crudos a las máquinas de lavado de tanques serán las bombas de carga o bombas especialmente provistas al efecto.

4.3.2 La capacidad de las bombas bastará para proporcionar el caudal necesario a la presión requerida para el número máximo de máquinas de lavado de tanques que hayan de funcionar simultáneamente, según lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Además de satisfacer esa prescripción, las bombas, si hay instalado un sistema eyector para el agotamiento del tanque, podrán suministrar a dicho sistema fluido motor de modo que se cumpla con lo prescrito en el párrafo 4.4.2.

4.3.3 Las bombas tendrán capacidad suficiente para cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.3.2 mientras una cualquiera de ellas permanece inactiva. Las instalaciones de bombas y tuberías permitirán emplear eficazmente el sistema de lavado con crudos mientras una cualquiera de las bombas permanece inactiva.

4.3.4 El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.3.5 Para que el lavado con crudos se efectúe eficazmente cuando la contrapresión que presente el terminal de tierra sea inferior a la presión prescrita para el lavado con crudos, se dispondrá lo necesario para mantener presión suficiente en las máquinas de lavado de conformidad con el párrafo 4.3.2. Esta prescripción se cumplirá aunque una cualquiera de las bombas de carga esté inactiva. En el Manual sobre el equipo y las operaciones se especificará la presión mínima de suministro prescrita para el lavado con crudos. Si no se pudiera conseguir esta presión mínima de suministro, no se realizarán operaciones de lavado con crudos.

4.4 *Sistemas de agotamiento final de la carga*

4.4.1 El diseño del sistema destinado a agotar los crudos del fondo de cada tanque de carga será el que la Administración juzgue satisfactorio.

4.4.2 El diseño y la capacidad del sistema de agotamiento final de tanques permitirá mantener el fondo del tanque que se esté limpiando libre de acumulaciones de hidrocarburos y sedimentos hacia el final del proceso de lavado.

4.4.3 El sistema de agotamiento final de la carga tendrá capacidad suficiente para extraer hidrocarburos a razón de 1,25 veces el caudal total de todas las máquinas de lavado de tanques que haya que emplear simultáneamente al lavar el fondo de los tanques de carga, de acuerdo con la descripción dada en el Manual sobre el equipo y las operaciones de que vaya provisto el buque.

4.4.4 Para comprobar si está seco el fondo de los tanques de carga después del lavado con crudos, los tanques irán provistos de medios tales como indicadores de nivel, sondas manuales e indicadores del rendimiento del sistema de agotamiento a que se hace referencia en el párrafo 4.4.8. Para la introducción de las sondas manuales los tanques contarán con medios adecuados en su extremo posterior y en tres otros puntos convenientes. A los efectos del presente párrafo, el término "seco" significa que cerca del extremo del conducto de aspiración del sistema de agotamiento final ha quedado una pequeña cantidad de hidrocarburos, mientras el tanque está seco en todas las demás partes.

4.4.5 Se dispondrá de medios con los que drenar todas las bombas y tuberías que haya para la carga al término del desembarque de ésta, si es necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Los residuos drenados de tuberías y bombas se podrán descargar tanto en un tanque de carga como a tierra. Para la descarga a tierra se dispondrá de un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

4.4.6 Para agotar los hidrocarburos de los tanques de carga habrá una bomba volumétrica, una bomba centrífuga autocebante o un eyector u otros medios que la Administración juzgue satisfactorios. Cuando una tubería de agotamiento esté conectada a varios tanques, se dispondrá de medios con los que aislar cada tanque que no esté siendo agotado en un momento dado.

4.4.7 El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.4.8 Se dispondrá de equipo para comprobar la eficacia del sistema de agotamiento final de la carga. Todo ese equipo estará dotado de teleindicadores situados en la cabina de control de carga o en algún otro lugar seguro y conveniente y que sea fácilmente accesible para el oficial encargado de la carga y de las operaciones. Cuando haya bomba de agotamiento, el equipo de comprobación llevará un indicador de caudal o un contador de impulsos o de revoluciones, según corresponda, y manómetros en las conexiones de entrada y de salida de la bomba o dispositivos equivalentes. Cuando haya eyectores, el equipo de comprobación llevará manómetros en la boca de entrada para el fluido motor y en la descarga, así como un manómetro/vacuómetro en la boca de aspiración.

4.4.9 La estructura interna del tanque permitirá un drenaje eficiente de los hidrocarburos hacia los conductos de aspiración del sistema de agotamiento, de manera que se satisfagan las prescripciones de los párrafos 4.4.2 y 4.4.4. Se procurará que tanto el drenaje

longitudinal como el transversal sean satisfactorios, verificándose esto en la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.10 Se observarán las condiciones de asiento para el lavado con crudos prescritas en el Manual sobre el equipo y las operaciones. En general, el asiento apopante es sólo importante durante las últimas fases de la descarga del tanque y corresponderá al máximo compatible con las limitaciones operacionales, aunque no será en ningún caso inferior al registrado durante el lavado con crudos previo a la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.11 Las tuberías de agotamiento y sus accesorios se ajustarán a lo prescrito en el párrafo 4.1.1.

4.5 *Conductos de lastre*

4.5.1 Cuando no exista un sistema separado de agua de lastre para lastrar los tanques de carga, la instalación permitirá drenar segura y eficazmente, antes de efectuar el lastrado, la bomba de carga, los colectores y las tuberías utilizadas en el lastrado.

5. *Grado de competencia del personal*

5.1 Las prescripciones relativas a la formación del personal de los buques dedicados al lavado de tanques con crudos serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

5.2 La persona que, como el capitán, el primer oficial o el oficial encargado del control de la carga se haga cargo totalmente del lavado con crudos deberá:

- i) tener por lo menos un año de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales sus obligaciones hayan incluido el desembarque de carga y el correspondiente lavado con crudos. Si sus obligaciones no han incluido las operaciones de lavado con crudos, habrá seguido un programa completo de formación en ese lavado, de conformidad con el Apéndice II de las presentes Especificaciones, que la Administración juzgue satisfactorio;
- ii) haber participado dos veces, por lo menos, en programas de lavado con crudos, uno de los cuales se haya desarrollado en el buque concreto en que tenga que encargarse del desembarque de carga. También esa participación será aceptable si se produjo a bordo de un buque análogo en todos los aspectos pertinentes; y
- iii) conocer a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones.

5.3 Otras personas designadas para asumir determinadas funciones definidas en el citado Manual deberán tener por lo menos seis meses de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales, en el desempeño de sus obligaciones, hayan intervenido en la operación de desembarque de carga. Además se les habrá capacitado en la operación de lavado con crudos en el buque concreto en que hayan de asumir sus funciones y conocerán a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones. El Apéndice II de las presentes Especificaciones debe servir de orientación para fijar el contenido de esa capacitación.

6. *Operaciones*

6.1 *Tanques que han de lavarse con crudos*

Antes de iniciar un viaje en lastre, después del desembarque de toda la carga, se habrán lavado tanques suficientes con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones para asegurarse de que:

- i) como mínimo se han lavado bastantes tanques para hacer posible el cumplimiento de las prescripciones relativas a calado y asiento de los apartados a), b) y c) del párrafo 2 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL durante todas las fases del viaje en lastre; y
- ii) se tienen en cuenta las rutas habituales del buque y las condiciones meteorológicas previsibles, de manera que no se añada agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos.

Además de los tanques a que se hace referencia en el apartado i) *supra*, aproximadamente la cuarta parte de los tanques restantes se lavarán con crudos, para impedir la acumulación de fangos, pero entre estos tanques complementarios podrán contarse los tanques a que se hace referencia en el apartado ii) *supra*. Sin embargo, para impedir la acumulación de fangos, no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses. No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre. No se pondrá agua de lastre en tanques que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua, se considerará lastre sucio.

6.2 *Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga*

Al término del desembarque de la carga, todas las tuberías principales y de agotamiento final de la carga se drenarán y agotarán, y los residuos de los drenajes y agotamientos se trasvasarán a tierra por el conducto especial de pequeño diámetro prescrito en el párrafo 4.4.5.

6.3 *Llenado de los tanques de lastre de salida*

Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de lastre de salida, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5, antes de cargar el lastre.

6.4 *Lavado con crudos en la mar*

Todo lavado con crudos deberá terminarse antes de que el buque abandone el puerto final de descarga. Cuando un tanque sea lavado con crudos mientras el buque se encuentre en la mar viajando entre puertos múltiples de descarga, el tanque se dejará vacío y listo para inspección en el puerto de descarga siguiente, antes de que se inicie el siguiente viaje en lastre. Esta inspección podrá consistir en varios sondeos del fondo del tanque, cuando el tanque esté vacío. Los tanques de lastre de salida se lastrarán antes de salir del puerto, para poder examinar la superficie del agua de lastre. En este caso la orientación dada en el párrafo 4.2.10 ii) es pertinente para la inspección.

6.5 *Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre*

La descarga de lastre de salida y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

6.6 *Uso y control del gas inerte*

En los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones no se lavará ningún tanque con crudos a menos que el sistema de gas inerte prescrito en la Regla 13B 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL funcione debidamente. Antes de lavar cada tanque con crudos se determinará el contenido de oxígeno en un punto situado a 1 metro de la cubierta y a media altura del espacio vacío, y ninguna de estas determinaciones deberá exceder del 8 por ciento en el volumen. Cuando los tanques tengan mamparos de antibalace completos o parciales, las determinaciones se harán a niveles semejantes en cada sección del tanque. Se vigilará continuamente el contenido de oxígeno del gas que se esté introduciendo en el curso del lavado. Cuando durante el lavado con crudos:

- i) el contenido de oxígeno del gas inerte que se esté introduciendo exceda del 8 por ciento en volumen; o
 - ii) la presión de la atmósfera de los tanques ya no sea positiva,
- se suspenderá el lavado hasta que las condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

6.7 *Precauciones contra la generación de electricidad estática*

Para evitar la excesiva generación de electricidad estática en el curso del lavado a causa de la presencia de agua en el fluido utilizado para el lavado con crudos, todo tanque que vaya a dar ese fluido deberá descargarse de él en un metro por lo menos, antes de ser utilizado. Todo tanque utilizado como tanque de decantación en el anterior viaje en lastre se descargará totalmente y se volverá a llenar con crudos, si se le va a utilizar para que dé fluido de lavado.

6.8 *Desprendimiento de vapores*

Los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones estarán dotados de medios para evitar el desprendimiento de vapores durante el llenado de lastre de salida cuando las condiciones locales lo exijan. El método de evitar el desprendimiento de vapores hidrocarbúricos en la atmósfera consistirá en:

- a) la utilización de tanques de lastre permanente, cuando sean suficientes para lograr un calado mínimo de salida; o
- b) la retención en tanques de carga vacíos, mediante el lastrado y el desembarque de carga simultáneos.

Se podrán aceptar otros medios que la Administración juzgue satisfactorios, a condición de que den un grado equivalente de protección ambiental.

7. *Manual sobre el equipo y las operaciones*

El Manual sobre el equipo y las operaciones habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración y comprenderá la información y las instrucciones operacionales siguientes:

7.1 El texto completo de las "Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos".

7.2 Un esquema del sistema de lavado con crudos en que se indique la ubicación de bombas, tuberías y máquinas de lavado correspondientes al sistema de lavado con crudos.

7.3 Una descripción del sistema y una enumeración de los procedimientos que hay que seguir para verificar que el equipo está funcionando correctamente durante las operaciones de lavado con crudos. Figurarán ahí los parámetros del sistema y del equipo que habrá que comprobar, como son la presión de las tuberías, el contenido de oxígeno, las revoluciones de las máquinas, la duración de los ciclos, etc. Se incluirán además los valores establecidos para dichos parámetros, así como los resultados de las pruebas efectuadas de conformidad con el párrafo 4.2.10 y los valores de todos los parámetros comprobados durante dichas pruebas.

7.4 Pormenores de las prescripciones de la sección 6 de las presentes Especificaciones, juntamente con asesoramiento e instrucciones, cuando corresponda, para cumplir con dichas prescripciones, como por ejemplo:

- i) métodos y programas de lavado con crudos, recomendados con objeto de lograr el acoplamiento a todas las circunstancias que quepa prever como resultado de las limitaciones propias del desembarque de la carga, y el asiento máximo posible durante el lavado y el drenaje de cada tanque;
- ii) el procedimiento que procede seguir en los buques para evitar el desprendimiento de vapores, de conformidad con el párrafo 6.8;
- iii) el método de drenar los tanques, que comprenderá información acerca de las condiciones óptimas de asiento, según lo prescrito en el párrafo 4.4.10;
- iv) el método de drenar bombas de carga, tuberías de carga, tuberías de lavado con crudos y tuberías de agotamiento, y los espacios hacia los cuales se efectúe el drenaje, juntamente con la descarga definitiva a tierra, por el pequeño conducto de descarga, al término de ésta;

- v) los programas de lavado característicos, según las diversas condiciones de embarque, en los que se especifique:
- 1) los tanques que se lavarán de conformidad con el párrafo 6.1;
 - 2) el método de lavado aplicable a cada tanque, método que podrá ser de una o varias fases;
 - 3) el número de máquinas de lavado de tanques que se emplearán simultáneamente;
 - 4) la duración del lavado con crudos y del enjuague con agua, cuando proceda efectuar este último;
 - 5) el volumen de agua utilizada en el enjuague, que será, por lo menos, igual al empleado en el enjuague con agua efectuado antes de la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10; y
 - 6) el orden de preferencia en que se lavarán los tanques;
- vi) el procedimiento para drenar y agotar, cuando sea apropiado, los conductos y las bombas de carga, antes de utilizarlas para el embarque del lastre de salida;
- vii) el procedimiento para lavar con agua los conductos antes de la descarga del lastre de salida y de la toma y descarga final del lastre de llegada;
- viii) el procedimiento para verificar por las características del sonido que las máquinas montadas en el fondo funcionan, procedimiento que se seguirá hacia el final del ciclo de lavado de cada tanque. Al efectuar esa verificación se pararán todas las demás máquinas en caso necesario;
- ix) pormenores precisos del procedimiento para asegurar el cumplimiento de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL en la descarga del lastre de salida, la limpieza de los conductos por flujo rápido de agua y la decantación en la mar del contenido de los tanques de decantación.

7.5. Los peligros de las filtraciones del sistema de lavado con crudos y las precauciones necesarias para prevenir esas filtraciones, así como las medidas que tomar en caso de que se presenten. Se dará orientación acerca de cómo probar el sistema de lavado con crudos, antes de cada descarga, con objeto de verificar que carece de filtraciones.

7.6 El método de evitar la penetración de hidrocarburos en la cámara de máquinas a través de los calentadores de vapor, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 4.1.6.

7.7 El personal necesario en todo momento para efectuar la doble operación de desembarcar la carga y lavar con crudos. Entre dicho personal figurará:

- i) la persona que reúna los requisitos indicados en el párrafo 5.2, la cual tendrá a su cargo el control general del proceso de lavado con crudos;
- ii) las personas que reúnan los requisitos indicados en el párrafo 5.3 y que normalmente deberán realizar la operación; y
- iii) por lo menos una persona, que estará en cubierta en todo momento durante el lavado para vigilar que el equipo no tenga filtraciones ni defectos de funcionamiento, comprobar el contenido de oxígeno de los tanques antes del lavado, verificar la presión atmosférica del tanque y, cuando sea necesario, sondear el fondo de los tanques, levantar los flotadores del indicador del espacio vacío y cambiar los equipos impulsores.

Los cometidos de estas personas no se excluyen forzosamente entre sí.

7.8 Un medio efectivo de comunicación entre el encargado de esa vigilancia destacado en cubierta y el puesto de control de la carga, de manera que en caso de filtración o defecto de funcionamiento del sistema de lavado con crudos se pueda suspender el lavado lo antes posible.

7.9 Los procedimientos característicos de lastrado.

7.10 Una lista de comprobaciones operacionales previas al lavado con crudos para uso de los tripulantes en cada descarga, lista que incluirá la comprobación y calibración de todos los instrumentos.

7.11 Los intervalos recomendados para la inspección y el mantenimiento a bordo del equipo de lavado con crudos, además de los reconocimientos reglamentarios. Se indicarán los manuales técnicos proporcionados por los fabricantes del equipo.

7.12 Una lista de crudos de petróleo inadecuados para el lavado, con indicación de su procedencia.

APÉNDICE I

Lista de modificaciones que procede observar en la aplicación de las especificaciones a los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas

Número
del
párrafo

Lista de modificaciones

4.2.5 Párrafo no aplicable.

4.2.10 El apartado iii) no es aplicable.

6.1 Sustitúyase por el texto siguiente:

6.1.1 Antes de iniciar un viaje en lastre:

i) aproximadamente la cuarta parte de los tanques de carga se lavará con crudos para impedir la acumulación de fangos, siguiendo un turno establecido y de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Sin embargo, a estos efectos no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses; y

ii) si se considera que el lastre complementario de uno o más tanques de carga puede ser necesario durante el viaje en lastre, en las condiciones y en virtud de las disposiciones especificadas en la Regla 13 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, el tanque o los tanques que se utilicen para dicho lastre se lavarán con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

6.1.2 No se pondrá agua de lastre en tanques de carga que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua se considerará lastre sucio.

6.1.3 No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre.

6.3 Sustitúyase por el texto siguiente:

6.3 *Llenado de los tanques de carga con lastre complementario*

Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de carga que pudiera contener lastre, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con este lastre se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5.

6.4 Las dos frases últimas no son aplicables

6.5 Sustitúyase por el texto siguiente:

Número
del
párrafo

Lista de modificaciones

6.5 *Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre*

La descarga del lastre complementario de los tanques de carga y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

6.8 Párrafo no aplicable.

7.4 Párrafo no aplicable.

APÉNDICE II

*Formación de las personas destinadas a encargarse
totalmente del lavado con crudos*

Introducción

Toda formación necesaria será impartida mediante una labor de instrucción sometida a supervisión y realizada en un centro costero o a bordo de un buque adecuadamente equipado y dotado de los medios de formación y de los instructores necesarios al efecto, donde se estudien los principios de que se trate y la aplicación de dichos principios al aspecto operacional del buque.

En la preparación de un programa de formación que la Administración deba aprobar se tendrán en cuenta las especificaciones referentes al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos de los buques tanque.

Esa formación abarcará los puntos siguientes, sin quedar necesariamente reducida a ellos:

- a) Una introducción a los principios del lavado con crudos, que constará de:
- las características de los crudos como líquido de lavado y el contraste con el lavado con agua;
 - lavado de la parte superior;
 - lavado del fondo;
 - condiciones de asiento;
 - métodos de extracción de vapor durante la operación de descarga;
 - mantenimiento de la presión necesaria del líquido de lavado;
 - lavado en la mar entre puertos de descarga;
 - lavado recirculatorio;
 - relaciones relativas y prescripciones para los tanques de lastre de salida, los tanques de lastre de llegada y los tanques dedicados exclusivamente a carga.
- b) Equipo y diseño:
- i) emplazamiento de las máquinas de lavado;
 - ii) máquinas de lavado, montadas en cubierta y sumergidas:
 - tipos;
 - características;
 - características de construcción;
 - parámetros de funcionamiento;

- iii) equipos impulsores;
- iv) sistemas de suministro y distribución del líquido de lavado;
- v) sistemas de agotamiento final de la carga;
- vi) medios de sondeo de los tanques;
- vii) prescripciones relativas al gas inerte.
 - c) Procedimientos difundidos de lavado con crudos:
 - i) buque de tuberías tradicionales/buque de libre flujo/buque de libre flujo parcial;
 - ii) cargas constituidas por una partida/por varias partidas;
 - iii) optimización del procedimiento de lavado para reducir al mínimo el tiempo complementario de atraque;
 - iv) lastrado para la salida, con diversas configuraciones de buque y de tuberías;
 - v) procedimiento de lavado en la mar entre puertos de descarga.
 - d) Procedimiento complementario:
 - i) medios para reducir al mínimo los residuos a bordo
 - agotamiento final de los tanques de carga;
 - drenaje y agotamiento de los conductos de carga;
 - descarga final en tierra;
 - ii) enjuague con agua de los tanques de lastre de llegada;
 - iii) llenado y descarga definitiva del lastre de llegada;
 - iv) descarga del lastre de salida;
 - v) acumulación y decantación de los residuos del tanque de decantación;
 - vi) prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
 - vii) evitación de la ventilación de la carga en puerto durante las operaciones de lastrado.
 - e) Seguridad:
 - i) procedimiento de gas inerte;
 - ii) mantenimiento y control de la calidad y presión del gas inerte;
 - iii) suspensión del lavado/de la descarga, en condiciones anormales por lo que respecta al gas inerte;
 - iv) generación de electricidad estática y precauciones necesarias para evitarla;
 - v) integridad de la red de tuberías;
 - vi) evitación de los aumentos bruscos de presión;
 - viii) derrames.
 - f) Listas de comprobaciones:
 - i) antes de entrar en puerto;
 - ii) antes de empezar el lavado con crudos;
 - iii) después del lavado con crudos;
 - iv) después de salir de puerto.
 - g) Procedimientos de cumplimiento reglamentario:
 - i) manual sobre el equipo y las operaciones;
 - ii) libro registro de hidrocarburos;

- iii) sondeo de tanques;
- iv) medición de los hidrocarburos presentes en la capa superior del lastre de salida.
 - h) Mantenimiento de la planta y el equipo:
 - i) mantenimiento del equipo de acuerdo con las instrucciones de los fabricantes;
 - ii) otras cuestiones relativas al mantenimiento.

Las Administraciones se asegurarán de que el centro de formación expide el oportuno documento en favor de los que se hayan capacitado de conformidad con el presente Apéndice para actuar como oficiales encargados principalmente del lavado con crudos.

RESOLUCIÓN 16

PETROLEROS EXISTENTES DESTINADOS A DETERMINADOS TRÁFICOS

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contiene disposiciones adoptadas por la Conferencia respecto de los buques tanque existentes destinados a determinados tráficos dentro de zonas especificadas,

Considerando que la Regla dispone también que dichas áreas podrán ampliarse hasta nuevos límites que designe la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

Considerando que no se puede estudiar adecuadamente esa ampliación sin considerar previamente todos los aspectos y consecuencias de la misma,

Resuelve que la Organización promueva rápidamente la realización de estudios del concepto de determinados tráficos, que se ocupen cuando menos de los temas siguientes:

- a) posible ampliación de determinados tráficos, realizados dentro de otros límites, en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) b) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL;
- b) repercusiones de dicha ampliación en el medio ambiente;
- c) cualesquiera medidas complementarias de control que pueda ser necesario aplicar a dicha ampliación;
- d) todo método (como el precedente para la aceptación de los dispositivos de separación del tráfico) que sea necesario o aconsejable para que la Organización pueda ampliar determinados tráficos en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) b) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

RESOLUCIÓN 17

EMPLAZAMIENTO PROTEGIDO DE LOS TANQUES DE LASTRE EN LOS PETROLEROS CON LASTRE SEPARADO

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13E del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptado por la Conferencia, contiene criterios empíricos para el emplazamiento en lugares protegidos de los tanques de lastre separado que han sido concebidos con miras a reducir al mínimo las consecuencias que para el buque, su carga y el medio marino puedan desprenderse, en accidentes debidos a varadas y abordajes, de los derrames de hidrocarburos, incendios, explosiones, pérdida de vidas humanas y operaciones de salvamento, entre otras causas,

Considerando, sin embargo, que el conocimiento actual de los datos relativos a accidentes no se halla en estado lo bastante avanzado como para permitir a la Conferencia formular un método de cálculo de probabilidades posiblemente más racional,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental emprenda lo antes posible el estudio y la preparación de fórmulas o criterios probabilísticos más racionales para la disposición en lugares protegidos de los tanques de lastre separado, con inclusión de la posibilidad de vincular el concepto de área de protección de los tanques de lastre separado a la relación que medie entre los derrames hipotéticos y los derrames tolerables de hidrocarburos.

RESOLUCIÓN 18

POSIBLE SUSTITUCIÓN DEL “PESO MUERTO” POR OTRO PARÁMETRO EN EL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, Y EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y EN SU PROTOCOLO

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y su Protocolo contienen disposiciones en las que se utiliza el parámetro del “peso muerto” para determinar la aplicación de diversas prescripciones relativas a los petroleros,

Considerando que posiblemente el “peso muerto” no sea el parámetro más apropiado para los fines mencionados,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que estudie si en los citados instrumentos no debería sustituirse el “peso muerto” por otro parámetro que garantizara la uniformidad en la aplicación de las prescripciones que figuran en dichos instrumentos.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Les Parties à 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 également l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures¹, 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,

Désireuses 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.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 327, p. 3.

- 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 1972¹; 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.

¹ Devrait se lire « 29 décembre 1972 ». Pour le texte de la Convention, voir le *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 1046, p. 121.

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 ŒUVRE
DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION*

1) Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre 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 Unies¹, 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.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 28 (A/8028)*, p. 29.

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 VIGUEUR¹

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,

¹ La Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, qui a adopté le Protocole, a envisagé que, compte tenu des modifications et additions prévues par le Protocole de 1978, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne recevrait pas d'application indépendante. Les gouvernements ayant admis ce principe, de même que le depositaire, considèrent donc que la Convention de 1973 ne sera appliquée qu'autant qu'elle se trouve incorporée au Protocole de 1978 et sous réserve des modifications et additions susmentionnées, et qu'elle n'entrera jamais en vigueur séparément. (Renseignement fourni par l'Organisation maritime internationale.)

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 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 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) A 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) A 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. DÉNONCIATION

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.

PROTOCOLE I

DISPOSITIONS CONCERNANT L'ENVOI DE RAPPORTS SUR LES ÉVÉNEMENTS
ENTRAÎNANT OU POUVANT ENTRAÎNER 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'affrètement, 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; ou
- 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 :

- 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.

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.

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 incombe 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.

A N N E X E I

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Chapitre I. GÉNÉRALITÉS

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 nœuds 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.

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 mèche du gouvernail 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 lège.

23) « Poids lège » 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 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 1 000 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, aéroglisseurs 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.

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 hydrocarbures (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.

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 prorogé 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 I, 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 À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION LIÉE À 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 :
- 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, [paragraphe 5 et 6]¹ 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 tranches 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 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.

¹ Les mots et paragraphes entre crochets reflètent les corrections apportées au texte original de la Convention et communiquées aux Etats concernés par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale par un procès-verbal de rectification en date du 13 juin 1978.

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 Skagne, 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 1^{er} 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) A 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 ayant 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.

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.

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 conforment 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 hydrocar-

* 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).

bures/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.

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 continué 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.

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

* On se référera 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.

b) A 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 consigné 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.

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 [inférieure à] 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. CITERNES 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.

* 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 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 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 normalisées des brides des raccords de jonction des tuyaux de rejet

<i>Description</i>	<i>Dimensions</i>
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
Épaisseur 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/cm².

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) Elimination 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) Elimination 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 contre-signée 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 conforment 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 [;]
- b) Qu'elles consignent, sous une forme agréée par l'Autorité, toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures [;]
- [c) Que dans toute zone spéciale, il soit interdit, sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, de rejeter à la mer des hydrocarbures, ou mélanges d'hydrocarbures, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.]

Chapitre III. PRESCRIPTIONS VISANT À RÉDUIRE LA POLLUTION DUE AUX HYDROCARBURES DÉVERSÉS PAR LES PÉTROLIERS EN CAS D'AVARIE DE BORDÉ 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 parallélépipède 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 (λ_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 par- tir de la perpendicu- laire avant du navire	Sur toute autre par- tie du navire
i) Longueur (λ_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 en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimen- sion puisse être inférieure à 5 mè- tres	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_1 = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, h_1 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 λ_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_1 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_1 défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

$$S_1 = 1 - \frac{\lambda_i}{\lambda_c}$$

Dans cette formule : λ_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_1 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_1 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 :

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum W_1 + \sum C_1) \quad \text{(III)}$$

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 1^{er} janvier 1977;
- b) Pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes :
 - i) La livraison n'est pas postérieure au 1^{er} janvier 1977; et
 - ii) La commande est postérieure au 1^{er} 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 $400 \sqrt{DW}$, 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 .

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 $\frac{b_1}{B}$ est égal ou supérieure à $\frac{1}{5}$: 0,2 L

2) Si $\frac{b_1}{B}$ est inférieur à $\frac{1}{5}$:

— Lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale : $(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1)L$

— Lorsqu'il existe une cloison axiale : $(0,25 \frac{b_1}{B} + 0,15)L$

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.

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;
- 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 coqeron arrière et le toit du coqeron 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'écouille 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'écouille de citerne 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 :
- 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 bordé. 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 répartition 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.

Appendice I

LISTE D'HYDROCARBURES*

<i>Asphalte (bitume)</i>			
Bases pour mélanges			Huile de graissage et huiles de base
Asphalte pour étanchéité			Huile minérale
Bitume direct			Huile moteur
			Huile d'imprégnation
			Huile à broches (spindle)
			Huile turbine
<i>Hydrocarbures</i>			
Huile clarifiée			
Pétrole brut			
Mélanges contenant du pétrole brut			<i>Gas oils atmosphériques</i>
Gas oil moteur			Directs
Fuel oil n° 4	} Suivant spécifications américaines		Séparation flash
Fuel oil n° 5			
Fuel oil n° 6			
Fuel léger	} Suivant spécifications françaises		<i>Distillats paraffineux</i>
Fuel lourd n° 1			Gas oil de craquage
Fuel lourd n° 2			
Fuel direct			
Bitume routier			<i>Bases pour carburants</i>
Huile pour transformateur			Alkylats pour carburants
Produits à caractère aromatique (à l'exclusion des huiles végétales)			Réformats
			Polymère pour essence

* La liste ci-dessus ne doit pas nécessairement être considérée comme exhaustive.

Essences

Condensats	} Suivant spécifications américaines
Carburant auto	
Essence aviation	
Fuel oil n° 1 (kerosine)	
Fuel oil no 1-D	
Fuel oil n° 2	} Suivant spécifications françaises
Fuel oil n° 2-D	
Pétrole lampant	
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

Appendice II

MODÈLE DE CERTIFICAT

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION 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'avancement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé :

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée :

[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* (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 :

* Rayer la mention inutile.

- 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* (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 a) du paragraphe 4 de la règle 2] de l'Annexe I de la présente Convention :

.....

Observations :

PARTIE B. PÉTROLIER†**

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*,
- b) N'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention*,
- 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*.

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

IL EST CERTIFIÉ

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

* Rayer la mention inutile.

† 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.

** La présente page n'a pas à figurer sur les Certificats délivrés aux navires autres que ceux énumérés dans la note †.

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 existants**

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)

* 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

MODÈLE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

REGISTRE DES HYDROCARBURES

I. PÉTROLIERS*

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**			

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

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) ?			

* 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.

** 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.

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*			
12. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du déchargement*			

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			

* 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.

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*			

Date Officier responsable

Capitaine

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

* 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.

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) étai(en)t-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 port**

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

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

* 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 ».

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 PÉTROLIERS

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			

Date Officier 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 port**

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

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

* 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 ».

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 kg/cm² à une température de 37,8°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 liés 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 déballastage, 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 œuvre 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 déballastage, 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 œuvre 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 déballastage, 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 déballastage, 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 déballastage.

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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 débarasser 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds 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 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.

II) 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;
- 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) A 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 témérement 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 œuvre de la présente règle.

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 réceptionnaire 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 :

- 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.

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.

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 CATÉGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

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 LD₅₀ étant inférieur à 5 mg/kg; ou qui causent une réduction modérée de l'agrément des sites en raison de leur persistance, de leur odeur et de leurs caractéristiques toxiques ou irritantes, qui sont susceptibles de gêner l'utilisation des plages; ou qui sont modérément dange-

reuses pour la santé de l'homme, leur LD₅₀ étant égal ou supérieur à 5 mg/kg et inférieur à 50 mg/kg, et qui causent une réduction légère de l'agrément 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 TRANSPORTÉES 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 3 de l'Annexe II)	(Règle 5, paragraphe 1 de l'Annexe II)	(Règle 5, paragraphe 7 de l'Annexe II)	(Règle 5, paragraphe 7 de l'Annexe II)
	I	II	III Hors des zones spéciales	IV Dans les zones spéciales	
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		
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		

* 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.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
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 benzylique	—	D		
Alcool 2-éthylhexylique	—	C		
Alcool furfurylique	—	C		
Alcool méthylamylique	—	D		
Alcool nonylique*	—	C		
Alcool propylique normal	1274	D		
Aldéhyde butylique normal	1129	B		
Aldéhyde crotonique	1143	B		
Alkylbenzène sulfonate	—			
(chaîne droite)		C		
(chaîne ramifiée)		B		
Alun (solution à 15%)	—	D		
Aminoéthyléthanolamine (Hydroxyéthyléthylènediamine)* ..	—	D		
Ammoniac (solution à 28%)	1005	B		
Anhydride acétique	1715	C		
Anhydride phtalique (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		
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		

* 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.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Cymène (paraméthylisopropylbenzène)*	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		
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-amyl 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 téraline	1540	C		
Hydroxyde de calcium (solution)	—	D		
Hydroxyde de sodium	1824	C		
Isobutanol (alcool isobutylique)	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.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Isobutyraldéhyde	2045	C		
Isooctane	—	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-éthylpyridine*	—	B		
2-Méthylpentène*	—	D		
Méthyl-styrolène alpha*	—	D		
Monochlorhydrine du glycol (2-Chloréthanol)*	1135	D		
Monoéthanolamine	—	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		
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		
bêta-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		

* 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.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
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.

Appendice III

LISTE DES AUTRES SUBSTANCES LIQUIDES TRANSPORTÉES EN VRAC

Acétate d'isopropyle	Heptène (mélange d'isomères)
Acétate de méthylamyle	Hexane normal
Acétonitrile (cyanure de méthyle)	Huile de foie de morue
Alcool amylique tertiaire	Huile de noix de coco
Alcool butylique normal	Huile de ricin
Alcool décylrique normal	Huile d'olive
Alcool éthylique	Jus citriques
Alcool isodécylrique	Lait
Alcool isopropylique	Ligroïne
Alcool méthylique	Mélasses
Alcool octyldécylrique	Méthyl-éthyl-cétone (2-butanone)
Alcools gras (C ₁₂ -C ₂₀)	Oxyde de propylène
Butyrolactone	Polypropylène-glycol
Chlorure de calcium (solution)	Propylène-glycol
Diéthanolamine	Propylène tétramère
Diéthylène-glycol	Propylène trimère
Dipentène	Sorbitol
Dipropylène-glycol	Soufre liquide
Eau	Tridécanol
Ether butylique	Triéthylène-glycol
Ethylène-glycol	Triéthylène tétramine
Glycérine	Tripropylène-glycol
Heptane	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 restant 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

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

..... Signature du capitaine

22. Quantité restant 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
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

Appendice V

MODÈLE DE CERTIFICAT

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION LIÉE
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)

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs du navire</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Jauge brute</i>

IL EST CERTIFIÉ :

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)

Visites intermédiaires

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

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTÉES 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.

A N N E X E I V

RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USÉES 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 résiduaires 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 de 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 tonnes;
- ii) Aux navires neufs d'une jauge brute inférieure à 200 tonnes 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 tonnes, 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 tonnes 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 12 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 nœuds. 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 normalisées des brides des raccords de jonction
des tuyautages de rejet*

<i>Description</i>	<i>Dimensions</i>
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

MODÈLE DE CERTIFICAT

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USÉES (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)

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs du navire</i>	<i>Port d'imma- triculation</i>	<i>Jauge brute</i>	<i>Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter</i>

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 :

IL EST CERTIFIÉ :

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** :

* Rayer la mention inutile.

** Inscrire les paramètres correspondants.

- *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.

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)

* Rayer la mention inutile.

A N N E X E 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) « 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.

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 lesdites 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 [marins] 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) A 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) A 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.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

Las Partes en el Convenio,

Conscientes de la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular,

Reconociendo que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación,

Reconociendo también la importancia del Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, por haber sido el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de preservar el medio, y apreciando que dicho Convenio ha contribuido decisivamente a proteger los mares y el medio costero contra la contaminación.

Deseosas de lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias,

Considerando que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de alcance universal que no se limiten a la contaminación por los hidrocarburos,

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1. OBLIGACIONES GENERALES EN VIRTUD DEL CONVENIO

1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos Anexos por los que estén obligados, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.

2) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo referencia a los Protocolos y a los Anexos.

Artículo 2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Convenio, salvo indicación expresa en otro sentido:

1) Por "Reglas" se entiende las contenidas en los Anexos al presente Convenio.

2) Por "sustancia perjudicial" se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio.

3) a) Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

b) El término “descarga” no incluye:

- i) ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972¹,
- ii) ni el derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos;
- iii) ni el derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.

4) Por “buque” se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.

5) Por “Administración” se entiende el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto a las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y la explotación de los fondos marinos y de su subsuelo, en los cuales el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño interesado.

6) Por “suceso” se entiende todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de efluentes que contengan tal sustancia.

7) Por “Organización” se entiende la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Artículo 3. AMBITO DE APLICACIÓN

1) El presente Convenio se aplicará a:

- a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio; y
- b) los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte.

2) Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.

3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la fina-

¹ Should read “29 December 1972” — Devrait se lire « 29 décembre 1972 ».

alidad del presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

Artículo 4. TRANSGRESIONES

1) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio, dondequiera que ocurra, estará prohibida y será sancionada por la legislación de la Administración del buque interesado. Si la Administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.

2) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el Convenio estará prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

- a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o
- b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

3) Cuando se facilite a la Administración de un buque información o pruebas relativas a cualquier transgresión del presente Convenio cometida por ese buque, la Administración informará inmediatamente a la Parte que le haya facilitado la información o las pruebas, así como a la Organización, de las medidas que tome.

4) Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del presente Artículo serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del presente Convenio. La severidad de la sanción será la misma dondequiera que se produzca la transgresión.

Artículo 5. CERTIFICADOS Y REGLAS ESPECIALES SOBRE INSPECCIÓN DE LOS BUQUES

1) A reserva de lo preceptuado en el párrafo 2) del presente Artículo, todo certificado expedido bajo la autoridad de una Parte en el Convenio de conformidad con lo dispuesto en las Reglas será aceptado por las demás Partes y considerado tan válido, a todos los efectos previstos en el presente Convenio, como los certificados expedidos por ellas mismas.

2) Todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las Reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. Tal inspección se limitará a comprobar que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado. En tal caso, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza irrazonable de dañar el medio marino. No obstante, dicha Parte podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la terminal mar adentro con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo.

3) Cuando una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o de algún modo actúe contra dicho buque por considerar que no cumple con las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte informará inmediatamente al Cónsul o representante diplomático de la Parte cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar o, de no ser ello posible, a la Administración del buque afectado. Antes de denegar la entrada o de intervenir de algún modo, la Parte podrá solicitar consulta con la Administración del buque afectado. También se informará a la Administración cuando resulte que un buque no lleva un certificado válido de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

4) Respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio, las Partes aplicarán en la medida de lo necesario las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

Artículo 6. Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo

1) Las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio haciendo uso de cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia y control ambientales, así como de métodos adecuados de transmisión de información y acumulación de pruebas.

2) Todo buque al que se aplique el presente Convenio puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las Reglas. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Convenio se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.

3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha efectuado una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, transgrediendo lo dispuesto en las Reglas. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al Capitán del buque la transgresión que se le imputa.

4) Al recibir las pruebas a que se refiere este Artículo, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración transmitirá inmediatamente a la Parte que haya informado de la presunta transgresión, y a la Organización, noticia de la actuación emprendida.

5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias. El informe de la investigación será transmitido tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.

Artículo 7. DEMORAS INNECESARIAS A LOS BUQUES

1) Se hará todo lo posible para evitar que el buque sufra una inmovilización o demora innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los Artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio.

2) Cuando un buque haya sufrido una inmovilización o demora innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los Artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio, tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

*Artículo 8. INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS
CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES*

1) Se hará informe del suceso y sin demora aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo I del presente Convenio.

2) Toda Parte en el Convenio deberá:

- a) tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos;
- b) notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.

3) Siempre que una Parte reciba un informe en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, lo retransmitirá sin demora a:

- a) la Administración del buque interesado;
- b) todo otro Estado que pueda resultar afectado.

4) Toda Parte en el Convenio se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo I del presente Convenio. Dicha Parte, si lo considera apropiado, transmitirá un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.

Artículo 9. OTROS TRATADOS Y SU INTERPRETACIÓN

1) A partir de su entrada en vigor el presente Convenio sustituirá al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, reformado, entre las Partes en ese Convenio.

2) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en virtud de la Resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón.

3) En el presente Convenio se interpretará el término "jurisdicción" a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el presente Convenio.

Artículo 10. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Toda controversia entre dos o más Partes en el Convenio relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, que no haya podido resolverse

mediante negociación entre las Partes interesadas, será sometida, a petición de cualquiera de ellas, al procedimiento de arbitraje establecido en el Protocolo II del presente Convenio, salvo que esas Partes acuerden otro procedimiento.

Artículo 11. COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

1) Las Partes en el Convenio se comprometen a comunicar a la Organización:

- a) el texto de las leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y otros instrumentos que se promulguen acerca de las diversas materias incluidas en el ámbito de aplicación del presente Convenio;
- b) una lista de los órganos no gubernamentales que estén autorizados a actuar en su nombre en lo relativo a proyecto, construcción y equipo de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas;
- c) muestras, en número suficiente, de los certificados expedidos en virtud de lo dispuesto en las Reglas;
- d) una lista de las instalaciones de recepción puntualizando su emplazamiento, capacidad, equipo disponible y demás características;
- e) informes oficiales o resúmenes de informes oficiales en cuanto revelen los resultados de la aplicación del presente Convenio; y
- f) un informe estadístico anual, en la forma normalizada por la Organización, acerca de las sanciones que hayan sido impuestas por transgresiones del presente Convenio.

2) La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente Artículo y hará circular entre las Partes toda información que le sea comunicada de conformidad con los apartados b) a f) del párrafo 1) del presente Artículo.

Artículo 12. SINIESTROS SUFRIDOS POR LOS BUQUES

1) Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las Reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.

2) Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.

Artículo 13. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1) El presente Convenio quedará abierto a la firma en la Sede de la Organización desde el 15 de enero de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán hacerse partícipes del presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante depósito de un instrumento a tal efecto en poder del Secretario General de la Organización.

3) El Secretario General de la Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se hayan adherido al mismo, de toda firma o del depósito de todo nuevo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

Artículo 14. ANEXOS FACULTATIVOS

1) Todo Estado, al tiempo de firmar, ratificar, aceptar, aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo, podrá declarar que no acepta alguno o ninguno de los Anexos III, IV y V (a los que se designará en adelante "Anexos facultativos") del presente Convenio. A reserva de lo anterior las Partes en el Convenio quedarán obligadas por cualquiera de los Anexos en su totalidad.

2) Todo Estado que haya declarado no considerarse obligado por algún Anexo facultativo podrá aceptar en cualquier momento dicho Anexo mediante depósito en poder de la Organización de un instrumento del tipo prescrito en el párrafo 2) del Artículo 13.

3) El Estado que formule una declaración con arreglo a lo previsto en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con algún Anexo facultativo y que no haya aceptado posteriormente dicho Anexo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo no asumirá ninguna obligación, ni tendrá derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del presente Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo en cuestión, y las referencias a las Partes en el presente Convenio no incluirán a dicho Estado en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.

4) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de toda declaración formulada en virtud del presente Artículo, así como de todo instrumento recibido y depositado de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

Artículo 15. ENTRADA EN VIGOR

1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan hecho Partes del mismo conforme a lo prescrito en el Artículo 13.

2) Todo Anexo facultativo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las condiciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con dicho Anexo.

3) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio, o se hayan adherido al mismo, de la fecha en que entre en vigor y también de la fecha en que adquiera vigencia cualquier Anexo facultativo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio, o a cualquier Anexo facultativo, después de que se hubieren cumplido los requisitos de entrada en vigor, pero con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezarán a regir al entrar en vigor el Con-

venio, o el Anexo facultativo, o a los tres meses de haberse depositado el instrumento correspondiente, si este plazo vence posteriormente.

5) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio o de un Anexo facultativo, el Convenio o el Anexo facultativo empezará a regir a los tres meses de haberse depositado el instrumento.

6) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se hayan cumplido todas las condiciones prescritas por el Artículo 16 para poner en vigor cualquier enmienda del presente Convenio, o Anexo facultativo, se considerará referido al Convenio o Anexo en su forma enmendada.

Artículo 16. ENMIENDAS

1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquiera de los procedimientos especificados a continuación:

2) Enmienda previo examen por la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será sometida a la Organización y distribuida por el Secretario General de la misma a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;

b) Toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto en el apartado *a)* de este párrafo será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine;

c) Las Partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente;

d) Las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes en el Convenio;

e) Si fuere adoptada de conformidad con el apartado *d)* de este párrafo, la enmienda será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el Convenio para su aceptación;

f) Se considerará aceptada una enmienda en las circunstancias siguientes:

i) una enmienda a un Artículo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial;

ii) una enmienda a un Anexo del Convenio se considerará aceptada, de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso *iii)* de este párrafo salvo que el órgano competente, en el momento de su adopción, determine que la enmienda se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. No obstante, en cualquier momento antes de la entrada en vigor de una enmienda a un Anexo del Convenio, una Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte ésta habrá de dar su aprobación expresa. El Secre-

tario General pondrá dicha notificación y la fecha de su recepción en conocimiento de las Partes;

- iii) una enmienda a un Apéndice de un Anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda;
- iv) toda enmienda al Protocolo I del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en los incisos ii) o iii) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Anexos del Convenio;
- v) toda enmienda al Protocolo II del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en el inciso i) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Artículos del Convenio;
 - g) La enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
 - i) en el caso de una enmienda a un Artículo o al Protocolo II del Convenio, o al Protocolo I o a un Anexo del Convenio que no se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda aceptada de conformidad con las disposiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de la fecha de su aceptación con respecto a las Partes que hayan declarado que la aceptan;
 - ii) en el caso de una enmienda al Protocolo I, a un Apéndice de un Anexo o a un Anexo del Convenio que se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, exceptuadas aquellas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado, en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria.

3) Enmienda mediante Conferencia:

a) A solicitud de cualquier Parte, siempre que concuerden en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de Partes en el Convenio para estudiar enmiendas al presente Convenio;

b) Toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes para su aceptación;

c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y ha entrado en vigor de conformidad con los procedimientos especificados al efecto en los apartados f) y g) del párrafo 2).

4) a) En el caso de una enmienda a un Anexo facultativo se entenderá que toda referencia hecha en el presente Artículo a una "Parte en el Convenio" constituye también referencia a una Parte obligada por ese Anexo;

b) Toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un Anexo será considerada como no Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda.

5) La adopción y la entrada en vigor de un nuevo Anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que la adopción y la entrada en vigor de una enmienda a un Artículo del Convenio.

6) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio, efectuada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, que se refiera a la estructura de un buque, se aplicará solamente a los buques cuyo contrato de construcción haya sido formalizado o, de no haber contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada en la fecha, o después de la fecha, de entrada en vigor de la enmienda.

7) Toda enmienda a un Protocolo o a un Anexo habrá de referirse al fondo de ese Protocolo o Anexo y ser compatible con lo dispuesto en los Artículos del presente Convenio.

8) El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes de cualquier enmienda que entre en vigor conforme a lo dispuesto en el presente Artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

9) Toda declaración de que se acepta o se rechaza una enmienda en virtud del presente Artículo habrá de notificarse por escrito al Secretario General de la Organización, el cual comunicará a las Partes en el Convenio haber recibido la notificación y la fecha en que la recibió.

Artículo 17. FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
 - b) suministrar el equipo e instalaciones de recepción y de vigilancia y control que se necesiten;
 - c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y
 - d) fomentar la investigación,
- preferiblemente en los países interesados, promoviendo así el logro de los fines y propósitos del presente Convenio.

Artículo 18. DENUNCIA

1) El presente Convenio, o cualquiera de sus Anexos facultativos, podrá ser denunciado por una Parte en el Convenio en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha en que el Convenio o el Anexo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General de la Organización, el cual informará a las demás Partes de haber recibido tal notificación, de la fecha en que la recibió y de la fecha en que surta efecto tal denuncia.

3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de haber sido recibida por el Secretario General de la Organización la notificación de denuncia o al expirar cualquier otro plazo más largo que pueda estipularse en dicha notificación.

Artículo 19. DEPÓSITO Y REGISTRO

1) El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de la Organización, el cual transmitirá copias auténticas del mismo, debidamente certificadas, a todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhieran al mismo.

2) Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá su texto al Secretario General de las Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 20. IDIOMAS

El presente Convenio está redactado en ejemplar único en los idiomas español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico. Se harán traducciones oficiales en los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés que serán depositadas junto al original firmado.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Londres el día dos de noviembre de mil novecientos setenta y tres.

PROTOCOLO I

DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCEOS
RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES
(de conformidad con el Artículo 8 del Convenio)

Artículo I. OBLIGACIÓN DE INFORMAR

1) El Capitán de un buque que se encuentre en uno de los casos previstos en el Artículo III de este Protocolo, o toda persona que esté a cargo del buque, comunicará los pormenores del suceso sin demora y, en todo lo posible, con arreglo a las disposiciones de este Protocolo.

2) Si el buque mencionado en el párrafo 1) de este Artículo fuera abandonado, o si el informe procedente de tal buque fuera incompleto o no se hubiera podido recibir, el propietario, fletador, naviero o armador de tal buque, o sus agentes, asumirán, en todo lo posible, las obligaciones que imponen al Capitán las disposiciones de este Protocolo.

Artículo II. MÉTODO PARA INFORMAR

1) El informe se transmitirá por radio siempre que sea posible, pero desde luego por la vía más rápida disponible al tiempo de informar. Tendrán la máxima prioridad posible los informes transmitidos por radio.

2) Los informes irán dirigidos al funcionario u órgano competente que se especifica en el párrafo 2) a) del Artículo 8 del Convenio.

Artículo III. CASOS EN QUE SE INFORMARÁ

Se hará informe cada vez que un suceso entrañe:

a) una descarga distinta de las permitidas por el presente Convenio; o

- b) una descarga permitida por el presente Convenio en virtud de que:
 - i) se realiza para proteger la seguridad de un buque o salvar vidas en el mar, o
 - ii) es resultado de averías sufridas por el buque o por sus equipos; o
- c) una descarga de una sustancia perjudicial con objeto de combatir un accidente concreto de contaminación o de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación;
- d) la probabilidad de una cualquiera de las descargas mencionadas en los apartados a), b) o c) de este Artículo.

Artículo IV. CONTENIDO DEL INFORME

1) El informe contendrá, en términos generales:

- a) la identificación del buque;
- b) la hora y fecha del suceso;
- c) la situación del buque cuando ocurrió el suceso;
- d) las condiciones de mar y viento reinantes a la hora del suceso; y
- e) todo detalle pertinente sobre la condición del buque.

2) El informe contendrá, en particular:

- a) una clara indicación o descripción de las sustancias perjudiciales de que se trate, incluidos, a ser posible, los nombres técnicos correctos de tales sustancias (no deben utilizarse las denominaciones comerciales en lugar de los nombres técnicos correctos);
- b) la indicación precisa o estimada de las cantidades, concentraciones y estado probable de las sustancias perjudiciales que se hayan descargado o que posiblemente vayan a descargarse en el mar y, cuando sea pertinente,
- c) una descripción de los embalajes y marcas de identificación; y, a ser posible,
- d) el nombre del consignador, consignatario o fabricante.

3) En el informe se indicará con claridad si la sustancia perjudicial que se haya descargado o que posiblemente vaya a descargarse es un hidrocarburo, una sustancia nociva líquida, una sustancia nociva sólida o una sustancia nociva gaseosa y si tal sustancia era o es transportada a granel o en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque.

4) El informe se complementará, cuando sea oportuno, con cualesquiera otros datos pertinentes que solicite el destinatario o que estime apropiados la persona que lo transmita.

Artículo V. INFORME SUPLEMENTARIO

Toda persona obligada a informar en virtud de las disposiciones de este Protocolo hará lo posible para:

- a) suplementar el primer informe, cuando sea oportuno, con datos relativos a la evolución de la situación; y
- b) satisfacer, en todo lo posible, las solicitudes de información adicional que hagan los Estados afectados acerca del suceso.

PROTOCOLO II

ARBITRAJE

(de conformidad con el Artículo 10 del Convenio)

Artículo I. Salvo que las Partes en la controversia decidan otra cosa, el procedimiento de arbitraje se regirá por las normas estipuladas en este Protocolo.

Artículo II. 1) Se constituirá un Tribunal de arbitraje a solicitud de una Parte en el Convenio dirigida a otra de conformidad con el Artículo 10 del presente Convenio. La solicitud de arbitraje consistirá en una exposición del caso acompañada de los documentos de justificación.

2) La Parte solicitante informará al Secretario General de la Organización del hecho de haber pedido la constitución de un Tribunal, de los nombres de las Partes en la controversia, y de los Artículos del Convenio o las Reglas sobre cuya interpretación o aplicación exista, en su opinión, un desacuerdo. El Secretario General transmitirá esta información a todas las Partes.

Artículo III. El Tribunal estará constituido por tres miembros: dos árbitros nombrados respectivamente por cada una de las Partes en la controversia y un tercer árbitro que será nombrado de común acuerdo por los dos primeros y asumirá la presidencia del Tribunal.

Artículo IV. 1) Si al vencer el plazo de sesenta días contados desde el nombramiento del segundo árbitro no ha sido nombrado todavía el Presidente del Tribunal, el Secretario General de la Organización, a petición de cualquiera de las dos Partes, hará ese nombramiento dentro de un nuevo plazo de sesenta días, seleccionándolo en una lista de personas calificadas previamente compilada por el Consejo de la Organización.

2) Si dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha de recepción de la solicitud una de las Partes no ha nombrado al miembro del Tribunal cuya designación le incumbe, la otra Parte puede informar directamente al Secretario General de la Organización, quien nombrará al Presidente del Tribunal dentro de un plazo de sesenta días, seleccionándolo en la lista prescrita en el párrafo 1) del presente Artículo.

3) Tan pronto como haya sido nombrado, el Presidente del Tribunal requerirá a la Parte que no haya designado árbitro para que lo haga del mismo modo y con arreglo a las mismas condiciones. Si la Parte no efectúa el nombramiento requerido, el Presidente del Tribunal pedirá al Secretario General de la Organización que haga él mismo el nombramiento con arreglo a la forma y condiciones prescritas en el párrafo anterior.

4) Cuando sea nombrado en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, el Presidente del Tribunal no podrá ser ni haber sido de la misma nacionalidad que una de las Partes interesadas, salvo que consienta en ello la otra Parte.

5) En caso de fallecimiento o ausencia de un árbitro cuyo nombramiento incumba a una de las Partes, dicha Parte nombrará a un sustituto dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha del fallecimiento o ausencia. Si dicha Parte no hiciese el nombramiento, continuará el procedimiento de arbitraje con los árbitros restantes. En caso de fallecimiento o ausencia del Presidente del Tribunal, se procederá a nombrar un sustituto con arreglo a lo dispuesto en el Artículo III de este Protocolo o, si no hubiera acuerdo entre los miembros del

Tribunal dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha del fallecimiento o ausencia, según lo dispuesto en el presente Artículo.

Artículo V. El Tribunal puede oír y dirimir reconvencciones promovidas directamente por cuestiones que toquen al fondo de la controversia.

Artículo VI. Cada una de las Partes remunerará a su árbitro y sufragará los gastos conexos, así como los de preparación de su causa. La remuneración del Presidente del Tribunal y todos los gastos generales del arbitraje correrán por mitades a cargo de las Partes. El Tribunal anotará todos sus gastos y presentará un estado de cuentas definitivo.

Artículo VII. Toda Parte en el Convenio que tenga un interés de índole jurídica que pudiera ser afectado por el dictamen del Tribunal, podrá, con el consentimiento del Tribunal, sumarse al procedimiento de arbitraje mediante notificación escrita dirigida a las Partes que hayan iniciado el procedimiento.

Artículo VIII. Todo Tribunal de arbitraje constituido en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo establecerá su propio reglamento.

Artículo IX. 1) Las decisiones del Tribunal, tanto en materia de procedimiento y de ubicación de las sesiones como respecto a cualquier asunto que le sea sometido, se tomarán por voto mayoritario de sus miembros; la ausencia o abstención de uno de los miembros del Tribunal cuyo nombramiento incumbió a las Partes no constituirá impedimento para que el Tribunal dictamine. En caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

2) Las Partes facilitarán las tareas del Tribunal. En particular, de conformidad con su legislación y usando todos los medios de que dispongan, las Partes deberán:

- a) proporcionar al Tribunal los documentos e información necesarios;
- b) dar al Tribunal entrada en su territorio para oír a testigos o expertos y para visitar los lugares de que se trate.

3) La ausencia o no comparecencia de una Parte no constituirá impedimento para que se siga el procedimiento.

Artículo X. 1) El Tribunal dictará su laudo dentro de un plazo de cinco meses contados a partir de la fecha de su constitución a menos que, en caso de necesidad, decida ampliar ese plazo. La ampliación no excederá de tres meses. El laudo del Tribunal, que irá acompañado de una exposición de motivos, será definitivo e inapelable y se comunicará al Secretario General de la Organización. Las Partes cumplirán inmediatamente lo dispuesto en el laudo.

2) Toda controversia que se suscitase entre las Partes en cuanto a la interpretación o ejecución del laudo podrá ser sometida por una de las Partes al Tribunal que lo dictó para que decida y, de haberse dispersado éste, a otro Tribunal constituido a dicho efecto del mismo modo que el primero.

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Capítulo I. GENERALIDADES

Regla 1. DEFINICIONES

A los efectos del presente Anexo:

1) Por "hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del Apéndice I de este Anexo.

2) Por "mezcla oleosa" se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

3) Por "combustible líquido" se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible.

4) Por "petrolero" se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y "buques-tanque químicos" tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

5) Por "buque de carga combinado" se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

6) Por "buque nuevo" se entiende:

a) un buque cuyo contrato de construcción se formaliza después del 31 diciembre de 1975; o

b) de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción después del 30 de junio de 1976; o

c) un buque cuya entrega tenga lugar después del 31 de diciembre de 1979; o

d) un buque que haya sido objeto de una reforma importante:

i) para la cual se formaliza el contrato después del 31 de diciembre de 1975; o

ii) cuyas obras, de no haberse formalizado un contrato, se inicien después del 30 de junio de 1976; o

iii) terminada después del 31 de diciembre de 1979.

7) Por "buque existente" se entiende un buque que no es un buque nuevo.

8) Por "reforma importante" se entiende toda reforma de un buque existente:

a) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o

b) que altere el tipo del buque; o

c) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente su vida; o

d) que de algún otro modo modifique el buque hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.

9) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nor-

deste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este
latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este
latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este
latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este
latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este
latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

10) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos. Zonas especiales son las enumeradas en la Regla 10 del presente Anexo.

11) "Régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos" es el resultante de dividir el caudal de descarga de hidrocarburos en litros por hora, en cualquier instante, por la velocidad del buque en nudos y en el mismo instante.

12) Por "tanque" se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de un buque y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.

13) Por "tanque lateral" se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.

14) Por "tanque central" se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.

15) Por "tanque de decantación" se entiende todo tanque que esté específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.

16) Por "lastre limpio" se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionaría depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas. Cuando el lastre sea descargado a través de un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, se entenderá que el lastre estaba limpio, aun cuando pudieran observarse rastros visibles, si los datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el efluente no excedía de 15 partes por millón.

17) Por "lastre separado" se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.

18) "Eslora" (L): se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto [superior de la quilla o la eslora tomada en esa línea de flotación medida desde el canto]¹ exterior de la roda

¹ The words and paragraphs appearing between brackets reflect corrections to the original text of the Convention and communicated to the States concerned by the Secretary-General of the International Maritime Organization in two procès-verbaux of rectification dated 13 June 1978 and 3 March 1981 — Les mots et paragraphes entre crochets reflètent les corrections apportées au texte original de la Convention et communiquées aux Etats concernés par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale par deux procès-verbaux de rectification en date des 13 juin 1978 et 3 mars 1981.

hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

19) “Perpendiculares de proa y de popa”: se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora.

20) “Centro del buque”: se sitúa en el punto medio de la eslora (L).

21) “Manga” (B) es la anchura máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques con forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.

22) “Peso muerto” (DW) es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de un buque en agua de densidad igual a 1,025, según la flotación en carga correspondiente al franco bordo asignado de verano, y el peso del buque vacío.

23) “Peso del buque vacío” es el desplazamiento de un buque (en toneladas métricas) sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce y agua de alimentación de calderas en los tanques, y sin consumos, pasajeros y sus efectos.

24) “Permeabilidad” de un espacio es la relación entre el volumen de ese espacio que se supone ocupado por agua y su volumen total.

25) Los “volúmenes” y “áreas” del buque se calcularán en todos los casos tomando las líneas de trazado.

Regla 2. AMBITO DE APLICACIÓN

1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques.

2) En los buques que, sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga que hayan sido construidos y se utilicen para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total igual o superior a 200 metros cúbicos, se aplicarán también a la construcción y utilización de tales espacios las prescripciones de las Reglas 9, 10, 14, 15 1), 2) y 3), 18, 20 y 24 4) estipuladas en este Anexo para los petroleros, salvo cuando dicha capacidad total sea inferior a 1.000 metros cúbicos, en cuyo caso las prescripciones de la Regla 15 4) de este Anexo podrán aplicarse en lugar de lo previsto en la Regla 15 1), 2) y 3).

3) Cuando en un espacio de carga de un petrolero se transporte un cargamento que esté sujeto a lo dispuesto en el Anexo II del presente Convenio se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo II.

4) a) Los aliscafos, aerodeslizadores y demás embarcaciones de tipo nuevo (naves de semisuperficie, naves sumergibles, etc.) cuyas características de construcción no permitan aplicar, por irrazonable o impracticable, alguna cualquiera de las normas de construcción y equipo prevista en los Capítulos II y III de este Anexo, podrán ser eximidos por la Administración de cumplir tales normas siempre que la construcción y el equipo del buque ofrezca protección equivalente contra la contaminación por hidrocarburos, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.

b) Los promotores referentes a toda exención de esta índole que pueda conceder la Administración constarán en el Certificado prescrito por la Regla 5 del presente Anexo.

c) La Administración que autorice tal exención comunicará a la Organización, lo antes posible, pero desde luego dentro de un plazo que no pase de noventa días, los promotores y razones de esa exención y la Organización los transmitirá a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

Regla 3. EQUIVALENTES

1) La Administración puede autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las Reglas de este Anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de hidrocarburos.

2) La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo comunicará a la Organización los pormenores de tal sustitución a fin de que sean transmitidos a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

Regla 4. VISITAS

1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de las visitas que se especifican a continuación:

- a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 5 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de su estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que la estructura, equipos, instalaciones y su disposición así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
- b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) de conformidad con lo preceptuado por la Regla 8 3) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.
- c) Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración pero que no excedan de treinta meses, encaminadas a garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas intermedias serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) expedido en virtud de la Regla 5 de este Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del presente Anexo.

3) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

4) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

Regla 5. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

1) A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se les expedirá, una vez visitados de acuerdo con las disposiciones de la Regla 4 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973). En el caso de buques existentes esta prescripción será de aplicación doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del Certificado.

Regla 6. EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO

1) El Gobierno de una Parte en el Convenio puede, a requerimiento de la Administración, hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) de conformidad con el presente Anexo.

2) Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

3) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la Regla 5 del presente Anexo.

4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

Regla 7. MODELO DEL CERTIFICADO

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice II del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas.

Regla 8. VALIDEZ DEL CERTIFICADO

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) se expedirá para un período de validez estipulado por la Administración; este período no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla.

2) Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un período superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en la construcción, equipos, instalaciones y su distribución o en los materiales prescritos, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración, o si no se han efectuado las visitas intermedias especificadas por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) c) del presente Anexo.

6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.

7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

Capítulo II. *NORMAS PARA CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN EN CONDICIONES DE SERVICIO*

Regla 9. CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 10 y 11 del presente Anexo y en el párrafo 2) de esta Regla, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde buques a los que sea aplicable este Anexo salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) tratándose de petroleros, excepto en los casos previstos en el apartado b) de este párrafo:

- i) que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial;
- ii) que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima;
- iii) que el petrolero esté en ruta;
- iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla marina;
- v) que la cantidad total de hidrocarburos descargada en el mar no exceda, en el caso de petroleros existentes, de 1/15.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos y, en el caso de petroleros nuevos, 1/30.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y
- vi) que el petrolero tenga en funcionamiento, a reserva de lo dispuesto en la [Regla 15 5) y 6)] de este Anexo, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación tal como se prescribe en la Regla 15 de este Anexo;

b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

- i) que el buque no se encuentre en una zona especial;
- ii) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;
- iii) que el buque esté en ruta;
- iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
- v) que el buque tenga en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipos de separación de agua e hidrocarburos, un

sistema de filtración de hidrocarburos o alguna otra instalación tal como se prescribe en la Regla 16 de este Anexo.

2) En el caso de buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto que no sean petroleros, mientras se encuentren fuera de la zona especial, la Administración cuidará de que estén equipados, dentro de lo practicable y razonable, con instalaciones que garanticen la retención a bordo de los residuos de hidrocarburos y su descarga en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las prescripciones del párrafo 1) b) de esta Regla.

3) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 10 de este Anexo. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

4) Las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados. Las disposiciones del párrafo 1) b) de esta Regla no se aplicarán a las descargas de mezclas oleosas que, sin dilución, tengan un contenido de hidrocarburos que no pase de 15 partes por millón.

5) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

6) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 4) de esta Regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

Regla 10. MÉTODOS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DESDE BUQUES QUE OPEREN EN ZONAS ESPECIALES

1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "zona de los Golfos", según se definen a continuación:

a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5°36' W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.

b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44'8 N.

c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41° N.

d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°8'5 N, 43°19'6 E) y Husn Murad (12°40'4 N, 43°30'2 E).

e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) y Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

2) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial.

b) Mientras se encuentren en una zona especial los mencionados buques retendrán a bordo todos los residuos y fangos de hidrocarburos, lastres contaminados y aguas de lavado de tanques para descargarlos únicamente en instalaciones de recepción.

3) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques no petroleros de arque bruto menor de 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- i) que el buque esté en ruta;
- ii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
- iii) que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra, y en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

b) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

c) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en el apartado a) de este párrafo serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

4) Las disposiciones de esta Regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.

5) Ninguna de las disposiciones de la presente Regla prohíbe que un buque cuya derrota sólo atraviese en parte una zona especial efectúe descargas fuera de esa zona especial de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 del presente Anexo.

6) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 9 de este Anexo. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

7) Instalaciones de recepción en las zonas especiales:

a) Zonas del Mar Mediterráneo, del Mar Negro y del Mar Báltico:

- i) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial determinada se comprometen a garantizar que para el 1° de enero de 1977 a más tardar todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparación de la zona especial cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones y servicios adecuados de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- ii) Los Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios mencionados en el apartado a) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.
- iii) Durante el período que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio (si fuera antes del 1° de enero de 1977) y el 1° de enero de 1977 los buques que naveguen

por las zonas especiales cumplirán con las prescripciones de la Regla 9 de este Anexo. Sin embargo, los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de una cualquiera de las zonas especiales a que se hace referencia en este apartado podrán fijar una fecha anterior al 1° de enero de 1977 pero posterior a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, a partir de la cual surtirán efecto las prescripciones de la presente Regla relativas a las zonas especiales, a condición de que:

- 1) todas las instalaciones de recepción necesarias hayan sido montadas en la fecha que se fije; y
 - 2) que las Partes interesadas notifiquen a la Organización la fecha que se fije en estas condiciones con una antelación de seis meses por lo menos, para que se comunique a las demás Partes.
- iv) Después del 1° de enero de 1977, o de la fecha fijada de conformidad con el apartado a) iii) del presente párrafo si fuera anterior, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios parezcan inadecuados.
- b) Zona del Mar Rojo y “Zona de los Golfos”:
- i) Los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de zonas especiales se comprometen a garantizar que en todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esas zonas especiales se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones adecuadas de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los tanques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
 - ii) Los Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios mencionados en el apartado b) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.
 - iii) Las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado b) i) y ii) de este párrafo. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
 - iv) Durante el período que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio y la fecha que se establezca de este modo, los buques que naveguen por la zona especial cumplirán con las prescripciones de la Regla 9 de este Anexo.
 - v) A partir de esa fecha, los petroleros que tomen carga en los puertos de las referidas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirán también plenamente con las prescripciones de esta Regla. No obstante, los petroleros que entren en tales zonas especiales para tomar carga harán todo lo posible para llevar únicamente lastre limpio.
 - vi) Después de la fecha de entrada en vigor de las prescripciones relativas a la zona especial afectada, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios les parezcan inadecuados.
 - vii) Como mínimo habrán de montarse los servicios e instalaciones de recepción prescritos en la Regla 12 del presente Anexo para el 1° de enero de 1977 o dentro del plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si esta fecha es posterior.

Regla 11. EXCEPCIONES

Las Reglas 9 y 10 del presente Anexo no se aplicarán:

- a) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;
- b) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:
 - i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga; y
 - ii) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o
- c) a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

Regla 12. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN

1) A reserva de lo dispuesto en la Regla 10 del presente Anexo, los Gobiernos de las Partes se comprometen a garantizar que en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación y demás puertos en los cuales los buques tengan que descargar residuos de hidrocarburos se monten servicios e instalaciones para la recepción de los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo de los petroleros y de otros buques, con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2) Las instalaciones y servicios de recepción que se prescriben en el párrafo 1) de esta Regla habrán de proveerse en:

- a) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de crudos de petróleo a bordo de los petroleros cuando estos últimos acaben de realizar, inmediatamente antes de rendir viaje, una travesía en lastre que no pase de 72 horas o de 1.200 millas marinas;
- b) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de hidrocarburos distintos de los crudos de petróleo a granel en cantidades promedias superiores a 1.000 toneladas métricas diarias;
- c) todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques;
- d) todos los puertos y terminales que den abrigo a buques dotados de tanque(s) de residuos tal como se prescribe en la Regla 17 de este Anexo;
- e) todos los puertos en lo que concierne a las aguas de sentina contaminadas y otros residuos que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo; y
- f) todos los puertos utilizados para tomar cargamentos a granel en lo que concierne a aquellos residuos de hidrocarburos de los buques de carga combinados que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo.

3) La capacidad de las instalaciones y servicios de recepción será la siguiente:

a) Los terminales de carga de crudos de petróleo tendrán instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) a) del presente Anexo desde todo petrolero que efectúe viajes de los descritos en el párrafo 2) a) de esta Regla.

b) Los puertos de carga y terminales mencionados en el párrafo 2) b) de esta Regla tendrán instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) a) del presente Anexo desde petroleros que tomen carga de hidrocarburos a granel que no sean crudos de petróleo.

c) Todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques dispondrán de instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir todos los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo para ser eliminados antes de que los buques entren en dichos astilleros o instalaciones.

d) Todas las instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud del párrafo 2) d) de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir todos los residuos retenidos a bordo de conformidad con la Regla 17 del presente Anexo por los buques que razonablemente quepa esperar que hagan escala en tales puertos y terminales.

e) Todas las instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir aguas de sentina contaminadas y otros residuos que no puedan descargarse de conformidad con la Regla 9 de este Anexo.

f) Las instalaciones y servicios que se monten en puertos de carga para cargamentos a granel tendrán en cuenta los problemas especiales relativos a los buques de carga combinados.

4) Las instalaciones y servicios de recepción prescritos en los párrafos 2) y 3) de esta Regla habrán de estar montados a lo más tardar un año después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o para el 1° de enero de 1977 si esta fecha es posterior.

5) Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

Regla 13. PETROLEROS PROVISTOS DE TANQUES DE LASTRE SEPARADO

1) Todo petrolero nuevo cuyo peso muerto sea igual o superior a 70.000 toneladas llevará tanques de lastre separado y cumplirá con las prescripciones de esta Regla.

2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda navegar con seguridad en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de hidrocarburos para lastrear con agua, excepto en las condiciones previstas en el párrafo 3) de esta Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse durante el viaje, inclusive la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

a) el calado de trazado medio (dm) en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque) no será menor de: $dm = 2,0 + 0,02 L$;

b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado medio (dm), tal como se especifica en el apartado a) de este párrafo, con un asiento apopante que no sea mayor de 0,015 L; y

c) en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al que sea necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto cuando las condiciones meteorológicas sean tan adversas que, en opinión del Capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de hidrocarburos para mantener la seguridad del buque. Este agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 de este Anexo, efectuándose en el Libro Registro de Hidrocarburos el asiento mencionado en la Regla 20 de este Anexo.

4) No obstante, todo petrolero que no tenga obligación de estar provisto de tanques de lastre separado en virtud del párrafo 1) de esta Regla, podrá ser considerado como petrolero con tanques de lastre separado a condición de que si su eslora es igual o mayor a 150 metros cumpla plenamente con las prescripciones de los párrafos 2) y 3) de esta Regla y si su eslora es menor de 150 metros las condiciones de lastre separado sean satisfactorias a juicio de la Administración.

Regla 14. SEPARACIÓN DE LOS HIDROCARBUROS Y DEL AGUA DE LASTRE

1) A reserva del caso previsto en el párrafo 2) de la presente Regla, los buques nuevos que no sean petroleros, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 4.000 toneladas, y los petroleros nuevos, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500 toneladas, no llevarán agua de lastre en ningún tanque de combustible líquido.

2) Cuando, por concurrir condiciones anormales o por ser necesario llevar grandes cantidades de combustible líquido, haya que meter agua de lastre que no sea lastre limpio en tanques de combustible líquido, tal agua de lastre será descargada en tierra en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las normas preceptuadas en la Regla 9 y utilizando el equipo especificado en la Regla 16 2) del presente Anexo, y se hará la correspondiente anotación en el Libro Registro de Hidrocarburos.

3) Todos los demás buques cumplirán con las prescripciones del párrafo 1) de esta Regla en cuanto sea razonable y practicable.

Regla 15. RETENCIÓN DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 5) y 6) de esta Regla, los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas llevarán dispositivos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de esta Regla, excepto que, en el caso de petroleros existentes, las prescripciones relativas a los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y a los dispositivos de los tanques de decantación serán de aplicación tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

2) a) Se montarán medios adecuados para la limpieza de los tanques de carga y trasvase de lastres contaminados y de aguas de lavado de los tanques de carga a un tanque de decantación aprobado por la Administración. En los petroleros existentes, podrá designarse como tanque de decantación cualquiera de los tanques de carga.

b) En este sistema se montarán medios para trasvasar los residuos oleosos a un tanque de decantación o combinación de tanques de decantación de tal modo que todo efluente que se descargue en el mar cumpla con las disposiciones de la Regla 9 de este Anexo.

c) Los dispositivos del tanque o combinación de tanques de decantación tendrán capacidad suficiente para retener los residuos generados por el lavado de tanques, los residuos de hidrocarburos y los lastres contaminados, pero la capacidad total no será menor del 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque; no obstante, cuando existan tanques de lastre separado de acuerdo con la Regla 13 de este Anexo, o cuando no haya instalados dispositivos, tales como eductores, que requieran utilización de agua adicional además del agua de lavado, la Administración podrá aceptar el 2%. Los petroleros nuevos de más de 70.000 toneladas de peso muerto llevarán por lo menos dos tanques de decantación.

d) Los tanques de decantación, especialmente en lo que concierne a posición de aspiraciones, descargas, deflectores o filtros, cuando los haya, estarán proyectados de modo que se evite excesiva turbulencia y no se provoque el arrastre de hidrocarburos o emulsiones de hidrocarburos con el agua.

3) a) Se instalará un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos homologado por la Administración. Al estudiar el proyecto del oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada

por la Organización*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) a) de este Anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. Habrá un método manual de respeto utilizable en caso de producirse tal avería, pero habrá de repararse la instalación defectuosa de modo que esté en condiciones de funcionar antes de que el petrolero inicie su siguiente viaje en lastre, a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los petroleros existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual y que el régimen de descarga sea comprobado a base de las características de las bombas.

b) Se instalarán detectores eficaces de la interfaz hidrocarburos/agua, aprobados por la Administración a fin de determinar con rapidez y seguridad la posición de dicha interfaz en los tanques de decantación; estará prevista la utilización de estos detectores en otros tanques en los que se efectúe la separación de los hidrocarburos y del agua y desde los cuales se proyecte descargar efluentes directamente en el mar.

c) Las instrucciones relativas al funcionamiento del sistema habrán de conformarse con las especificadas en un manual de operaciones aprobado por la Administración. Se aplicarán tanto a las operaciones manuales como a las automáticas y tendrán por finalidad garantizar que no se efectúa en ningún momento descarga alguna de hidrocarburos, como no sea de acuerdo con las condiciones especificadas en la Regla 9 de este Anexo**.

4) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla no se aplicarán a los petroleros de menos de 150 toneladas de arqueo bruto, para los cuales el control de descargas de hidrocarburos en virtud de la Regla 9 de este Anexo se efectuará mediante la retención de los hidrocarburos a bordo y descarga posterior en instalaciones de recepción de todas las aguas de lavado contaminadas. Se anotará en el Libro Registro de Hidrocarburos la cantidad total de hidrocarburos y de agua usada para el lavado y devuelta a un tanque de almacenamiento. Esta cantidad total será descargada en instalaciones de recepción a no ser que se arbitren medios adecuados para garantizar que todo efluente que se descargue en el mar sea objeto de vigilancia y control eficaces para cumplir en todo con las disposiciones de la Regla 9 de este Anexo.

5) La Administración puede dispensar de las prescripciones que se estipulan en los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración navegando dentro de las 50 millas de la tierra más próxima, a reserva de que a ese petrolero no se le exija la posesión de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) y efectivamente no lo posea. Esta exención quedará sujeta a la condición de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción y la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones adecuadas para recibir tales mezclas oleosas.

6) Cuando, en opinión de la Organización, sea imposible obtener los equipos prescritos por la Regla 9 1) a) vi) de este Anexo y especificados en el párrafo 3) a) de esta Regla para la vigilancia y control de las descargas de productos refinados ligeros (hidrocarburos blancos), la Administración podrá dispensar del cumplimiento de tales prescrip-

* Véase la Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Organización mediante Resolución 233(VII).

** Véase la "Guía de mares limpios para petroleros", publicada por la Cámara Naviera Internacional y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras.

ciones, a condición de que sólo se permita la descarga de acuerdo con procedimientos establecidos por la Organización que satisfagan todas las condiciones de la Regla 9 1) a) de este Anexo menos la obligación de tener en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos. La Organización reexaminará la cuestión de disponibilidad de los mencionados equipos a intervalos que no excedan de doce meses.

7) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto; para estos buques el control de descargas de asfalto en virtud de la Regla 9 de este Anexo se efectuará por retención de los residuos de asfalto a bordo y descarga de todas las aguas de lavado contaminadas en instalaciones de recepción.

Regla 16. DISPOSITIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS Y EQUIPO SEPARADOR DE AGUA E HIDROCARBUROS

1) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevará equipo separador de agua e hidrocarburos o un sistema de filtración de hidrocarburos que cumpla con las disposiciones del párrafo 6) de esta Regla. Si ese buque transporta grandes cantidades de combustible líquido cumplirá con lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla o en el párrafo 1) de la Regla 14.

2) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10.000 toneladas llevará el equipo siguiente:

- a) además de lo prescrito en el párrafo 1) de esta Regla, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos que cumpla con el párrafo 5) de esta Regla; o
- b) en sustitución de lo prescrito en el párrafo 1) y en el párrafo 2) a) de esta Regla, equipo separador de agua e hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de esta Regla y un sistema eficaz de filtración que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 7) de esta Regla.

3) La Administración garantizará que los buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto estén equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo los hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con las prescripciones de la Regla 9 A) b) de este Anexo.

4) Los buques existentes cumplirán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

5) El dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración. Al estudiar el proyecto del oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) b) de este Anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. La instalación defectuosa habrá de estar en condiciones de funcionar antes de que el buque inicie su siguiente viaje a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los buques existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual.

6) El equipo separador de agua e hidrocarburos o el sistema de filtración de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración

* Véase la Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Organización mediante Resolución A.233(VII).

y permitirá garantizar que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el separador o sistema de filtración sea inferior a 100 partes por millón. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*.

7) El sistema de filtración de hidrocarburos mencionado en el párrafo 2) b) de esta Regla se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración y estará concebido para recibir las descargas procedentes del separador y producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de un dispositivo de alarma para indicar el momento en que tal proporción sea rebasada.

Regla 17. TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS)

1) Todos los buques cuyo arqueo bruto sea igual o mayor de 400 toneladas tendrán un tanque o tanques de capacidad suficiente, teniendo en cuenta el tipo de maquinaria con que esté equipado y la duración de sus viajes, para recibir los residuos (fangos) que no sea posible eliminar de otro modo cumpliendo las prescripciones del presente Anexo, tales como los resultantes de la purificación de los combustibles y aceites lubricantes y de las fugas de hidrocarburos que se producen en los espacios de máquinas.

2) En los buques nuevos dichos tanques estarán proyectados y construidos de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción. Los buques existentes cumplirán con esta prescripción en la medida que sea razonable y practicable.

Regla 18. INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERÍAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA A BORDO DE LOS PETROLEROS

1) En todo petrolero habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada o de agua que contenga hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta alta con conductos que corran a ambas bandas del buque.

2) En todo petrolero los conductos para la descarga en el mar de efluentes permitidos según la Regla 9 del presente Anexo correrán hacia la cubierta alta o hacia el costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Puede aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas por el párrafo 4) a) y b) de esta Regla.

3) En los petroleros nuevos se dispondrá un mando que permita detener la descarga de efluente en el mar desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1) de esta Regla, cuando esté en servicio, y el efluente que se descargue por los conductos mencionados en el párrafo 2) de esta Regla. No es necesario que haya un mando que permita detener la descarga desde el puesto de observación a condición de que exista un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquel donde se encuentre el mando de control de las descargas.

4) Todas las descargas se efectuarán por encima de la flotación, a reserva de las siguientes excepciones:

- a) las descargas de lastre limpio y de lastre separado pueden efectuarse por debajo de la flotación en los puertos o terminales mar adentro;
- b) los buques existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de la flotación a condición de que un examen del tanque, realizado inmediatamente antes de la descarga, haya demostrado que el lastre no ha sido contaminado por hidrocarburos.

* Véase la Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Organización mediante Resolución A.233(VII).

Regla 19. CONEXIÓN UNIVERSAL A TIERRA

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de residuos procedentes de las sentinas de las máquinas del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

Dimensionado universal de bridas para conexiones de descarga

<i>Descripción</i>	<i>Dimensión</i>
Diámetro exterior	215 milímetros
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos ..	183 milímetros
Ranuras en la brida	6 agujeros de 22 mm. de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 22 mm. de ancho
Espesor de la brida	20 milímetros
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	6 de 20 mm. de diámetro y de longitud adecuada

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 125 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura, que será de material inatacable por los hidrocarburos, se calcularán para una presión de servicio de [6 kg/cm²].

Regla 20. LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

1) A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y a cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, se les entregará para llevarlo a bordo un Libro Registro de Hidrocarburos ya sea formando parte del Diario Oficial de Navegación o separado del mismo, en la forma que especifica el Apéndice III de este Anexo.

2) En el Libro Registro de Hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones:

- a) En los petroleros
 - i) embarque de cargamento de hidrocarburos;
 - ii) trasvase a bordo de un cargamento de hidrocarburos durante el viaje;
 - iii) apertura o cierre, antes y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento, de válvulas o de cualquier dispositivo análogo que sirva para conectar entre sí los tanques de carga;
 - iv) apertura o cierre de los medios de comunicación entre las tuberías de carga y las tuberías de agua de mar para lastre;
 - v) apertura o cierre de las válvulas situadas en los costados del buque, durante y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento;
 - vi) desembarque de cargamento de hidrocarburos;
 - vii) lastre de los tanques de carga;
 - viii) limpieza de los tanques de carga;
 - ix) descarga de lastre, a excepción del procedente de los tanques de lastre separado;
 - x) descarga de agua de los tanques de decantación;

- xi) eliminación de residuos;
- xii) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar de agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.
 - b) En los buques que no sean petroleros
 - i) lastrado o limpieza de tanques de combustible o espacios de carga de hidrocarburos;
 - ii) descarga de lastre o del agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) de este apartado;
 - iii) eliminación de residuos;
 - iv) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar del agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.

3) En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según previsto en la Regla 11 de este Anexo o en caso de producirse una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figuren entre las excepciones previstas en esa Regla, se anotará el hecho en el Libro Registro de Hidrocarburos explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

4) Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2) de esta Regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro Registro de Hidrocarburos de modo que consten en el Libro todos los asientos correspondientes a dicha operación. Cada sección del Libro será firmada por el oficial u oficiales a cargo de las operaciones en cuestión y visadas por el Capitán del buque. Los asientos del Libro Registro de Hidrocarburos se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) en francés o en inglés. En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

5) El Libro Registro de Hidrocarburos se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un período de tres años después de efectuado el último asiento.

6) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro Registro de Hidrocarburos a bordo de cualquier buque al que se aplique este Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Hidrocarburos será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección de un Libro Registro de Hidrocarburos y extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

Regla 21. PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA PLATAFORMAS DE PERFORACIÓN Y OTRAS PLATAFORMAS

Las plataformas de perforación, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos y otras plataformas cumplirán con las prescripciones del presente Anexo aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sean petroleros, a reserva de que:

- a) estén dotadas, dentro de lo que sea practicable, de las instalaciones exigidas en las Reglas 16 y 17 de este Anexo;

- b) mantengan un registro, en forma que cuente con la aprobación de la Administración, de todas las operaciones en que se produzcan descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas; y
- c) en cualquier zona especial y habida cuenta de lo dispuesto en la Regla 11 de este Anexo, la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas estará prohibida excepto cuando el contenido de hidrocarburos de la descarga sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

Capítulo III. *NORMAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN CAUSADA POR PETROLEROS QUE SUFRAN DAÑOS EN LOS COSTADOS O EN EL FONDO*

Regla 22. AVERÍAS SUPUESTAS

1) Para calcular el derrame hipotético de hidrocarburos desde un petrolero, se suponen las siguientes tres dimensiones de la extensión de una avería sufrida por un paralelepípedo situado en el costado o en el fondo del buque. En el caso de daños en el fondo se especifican dos condiciones de avería que se aplican separadamente según cual sea la parte afectada del petrolero.

a) *Daños en el costado*

i) Extensión longitudinal (λ_c): $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ ó 14,5 metros de ambas la que sea menor

ii) Extensión transversal (t_c): $\frac{B}{5}$ ó 11,5 metros de ambas la que sea menor

(desde el costado hacia el interior del buque, perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado)

iii) Extensión vertical (v_c): desde la línea de base hacia arriba sin limitación

b) *Daños en el fondo*

	En 0,3 L desde la perpendicular de proa	En cualquier otra parte del buque
i) Extensión longitudinal (λ_f):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ó 5 metros de ambas la que sea menor
ii) Extensión transversal (t_f):	$\frac{B}{6}$ ó 10 metros de ambas la que sea menor, pero nunca inferior a 5 metros	5 metros
iii) Extensión vertical desde la línea de base (v_f):	$\frac{B}{15}$ ó 6 metros de ambas la que sea menor	

2) Siempre que se encuentren en el resto del presente Capítulo los símbolos utilizados en esta Regla habrán de entenderse tal como se definen en la presente Regla.

Regla 23. DERRAME HIPOTÉTICO DE HIDROCARBUROS

1) Para calcular el derrame hipotético de hidrocarburos en caso de daños en el costado (O_c) o en el fondo (O_f) con relación a los compartimientos cuya avería por desgarradura, en cualquier punto concebible de la eslora del buque, tenga la extensión definida en la Regla 22 de este Anexo, se aplicarán las fórmulas siguientes:

a) *Caso de daños en el costado:*

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

b) *Caso de daños en el fondo:*

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

siendo:

W_i = volumen (en metros cúbicos) de un tanque lateral que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la Regla 22 de este Anexo; para un tanque de lastre separado, W_i puede tomarse igual a cero.

C_i = volumen (en metros cúbicos) de un tanque central que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la Regla 22 de este Anexo; para un tanque de lastre separado, C_i puede tomarse igual a cero.

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; cuando b_i es igual o mayor que t_c , se tomará K_i igual a cero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; cuando h_i es igual o mayor que v_s , se tomará Z_i igual a cero,

b_i = anchura (en metros) del tanque lateral considerado medida desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado.

h_i = profundidad mínima (en metros) del doble fondo considerado; cuando no exista doble fondo se tomará h_i igual a cero.

Siempre que se encuentren en el resto del presente Capítulo los símbolos utilizados en este párrafo habrán de entenderse tal como se definen en la presente Regla.

2) Si hay un espacio vacío o tanque de lastre separado de longitud menor que λ_c según la definición de la Regla 22 de este Anexo, situado entre tanques laterales de hidrocarburos, O_c en la fórmula (I) se puede calcular a partir del volumen W_i siendo éste el volumen de ese tanque (si son de igual capacidad) o del más pequeño de los dos (si difieren en capacidad) adyacentes a tal espacio, multiplicado por S_i , definido a continuación, y tomando para el resto de los tanques laterales afectados por la avería supuesta el valor del volumen total real.

$$S_i = 1 - \frac{\lambda_i}{\lambda_c}$$

siendo λ_i = longitud (en metros) del compartimiento vacío o tanque de lastre separado considerado.

3) a) Si por encima de los tanques del doble fondo hay tanques que llevan carga sólo ofrecerán garantía aquellos tanques del doble fondo que estén vacíos o que contengan agua limpia.

b) Cuando el doble fondo no se extienda sobre toda la longitud y anchura del tanque afectado, se considerará inexistente dicho doble fondo y habrá de incluirse en la fórmula (II) el volumen de los tanques situados encima de la avería en el fondo incluso si el tanque no se considera dañado porque existe tal doble fondo parcial.

c) Los pozos de aspiración pueden ser despreciados en la determinación del valor h_i si no tienen un área excesiva y sólo se extienden bajo el tanque una distancia mínima que no será en ningún caso superior a la mitad de la altura del doble fondo. Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se tomará h_i igual a la altura del doble fondo menos la altura del pozo.

Cuando las tuberías para el servicio de los pozos de aspiración corran por dentro del doble fondo llevarán válvulas u otros dispositivos de cierre situados en el punto de conexión al tanque que sirvan, para prevenir el derrame de hidrocarburos si se produjera alguna avería en las tuberías. Estas tuberías se instalarán lo más apartadas posible del forro del fondo. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si el tanque lleva cargamento de hidrocarburos, con la excep-

ción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga para restablecer el asiento del buque.

4) Cuando los daños en el fondo afecten simultáneamente cuatro tanques centrales, el valor O_s se puede calcular por medio de la fórmula:

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

5) La Administración puede aceptar como medio para reducir el derrame de hidrocarburos en caso de daños en el fondo un sistema de trasvase de cargamento provisto de una aspiración de emergencia de gran potencia en cada tanque de carga capaz de trasvasar hidrocarburos de uno o varios tanques dañados a tanques de lastre separado o a otros tanques de carga del buque que estén disponibles, siempre que pueda asegurarse que estos últimos tienen suficiente capacidad disponible. Este sistema sólo será aceptable si ofrece capacidad para trasvasar, en dos horas, una cantidad de hidrocarburos igual a la mitad del mayor de los tanques averiados, dejando disponible una capacidad equivalente de recepción en los tanques de lastre separado o en los de carga. La garantía concedida al sistema se limitará a permitir el cálculo de O_s por medio de la fórmula (III). Las tuberías para aspiraciones de este tipo se instalarán a una altura al menos igual a la extensión vertical del daño al fondo v_s . La Administración suministrará a la Organización la información correspondiente a los sistemas y dispositivos que haya aceptado para que sea puesta en conocimiento de las demás Partes en el Convenio.

*Regla 24. DISPOSICIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA
Y LIMITACIÓN DE SU CAPACIDAD*

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con lo prescrito en esta Regla. Todo petrolero existente habrá de cumplir también con esta Regla dentro de un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Convenio, siempre que se encuentre incluido dentro de una de las siguientes categorías:

a) petroleros cuya entrega sea posterior al 1° de enero de 1977; o

b) petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:

i) que su entrega no sea posterior al 1° de enero de 1977 y

ii) que su contrato de construcción sea posterior al 1° de enero de 1974 o, de no haberse formalizado tal contrato, cuya quilla haya sido colocada o que se encuentren en similar estado de construcción, después del 30 de junio de 1974.

2) La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el derrame hipotético O_c u O_s , calculado de acuerdo con la Regla 23 de este Anexo, en cualquier punto de la eslora del buque, no exceda de 30.000 metros cúbicos ó $400^3 \sqrt{DW}$, de ambos volúmenes el que sea mayor, pero limitado a un mínimo de 40.000 metros cúbicos.

3) El volumen de cualquier tanque lateral de carga de hidrocarburos de un petrolero no excederá del 75% del límite del derrame hipotético de hidrocarburos señalado en el párrafo 2) de esta Regla. El volumen de cualquier tanque central de carga de hidrocarburos no excederá de 50.000 metros cúbicos. No obstante, en los petroleros provistos de tanques de lastre separado, tal como se definen en la Regla 13 de este Anexo, el volumen permitido de un tanque lateral de carga de hidrocarburos situado entre dos tanques de lastre separado, cada uno de longitud superior a ℓ_c , se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a t_c .

4) La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10 metros o de uno de los siguientes valores si fuera mayor:

a) si no hay mamparo longitudinal: 0,1 L

b) si sólo hay un mamparo longitudinal en el eje del buque: 0,15 L

c) si hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques laterales: 0,2 L

ii) para los tanques centrales:

1) si $\frac{b_1}{B}$ es igual o mayor que $\frac{1}{5}$: 0,2 L

2) si $\frac{b_1}{B}$ es mayor que $\frac{1}{5}$:

— cuando no haya un mamparo longitudinal en el eje: $(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1)$ L

— cuando haya un mamparo longitudinal en el eje: $(0,25 \frac{b_1}{B} + 0,15)$ L

5) Para no exceder los límites de volumen estipulados en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla, cualquiera que sea el tipo de sistema de trasvase de cargamento cuya instalación haya aceptado la Administración, si tal sistema conecta entre sí dos o más tanques de carga, habrá de proveerse la separación de dichos tanques mediante válvulas o dispositivos de cierre similares. Tales válvulas o dispositivos irán cerrados cuando el petrolero esté en mar abierta.

6) Las tuberías que atraviesen tanques de carga y se encuentren a [menos] de t_c del costado del buque y menos de v_c de su fondo irán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares en el punto en que la tubería alcance cualquiera de los tanques de carga. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si los tanques llevan cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga por razones de asiento del buque.

Regla 25. COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con los criterios de compartimentado y estabilidad después de avería especificados en el párrafo 3) de esta Regla, después de la avería supuesta en el costado o en el fondo especificada en el párrafo 2) de esta Regla, para cualquier calado de servicio que refleje las condiciones reales de carga parcial o completa compatibles con el asiento y resistencia del buque y los pesos específicos de la carga. Se aplicará dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

- a) en petroleros de eslora superior a 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque;
- b) en petroleros de eslora superior a 150 metros pero que no exceda de 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque excepto donde la avería afectaría un mamparo popel o proel que limite al espacio de máquinas situado a popa. El espacio de máquinas será tratado como si fuera un solo compartimiento inundable;
- c) en petroleros que no excedan de 150 metros de eslora, en cualquier punto de la eslora del buque entre mamparos transversales adyacentes, exceptuándose el espacio de máquinas. En el caso de petroleros de 100 metros de eslora o menos, cuando no puedan cumplirse todas las prescripciones del párrafo 3) de esta Regla sin menoscabar materialmente las características operativas del buque, las Administraciones podrán permitir una aplicación menos rigurosa de dichas prescripciones.

No se tendrá en cuenta la condición de lastre cuando el buque no esté transportando hidrocarburos en los tanques de carga, excluidos los residuos oleosos de cualquier clase.

2) Se aplicarán las siguientes disposiciones respecto a la extensión y carácter de la avería supuesta:

- a) La extensión de los daños en el costado o en el fondo será la especificada en la Regla 22 de este Anexo, salvo que la extensión longitudinal de los daños en el fondo dentro de

0,3 L desde la perpendicular de proa será la misma que la extensión de los daños en el costado, tal como se especifica en la Regla 22 l) a) i) de este Anexo. Si cualquier avería de menor extensión da como resultado una condición más grave se supondrá tal avería.

- b) Cuando se suponga una avería que afecte los mamparos transversales tal como se especifica en el párrafo l) a) y b) de esta Regla, los mamparos transversales estancos estarán espaciados al menos a una distancia igual a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en la Regla 22 a) i) de este Anexo, para que puedan ser considerados eficaces. Si los mamparos transversales están espaciados a una distancia menor, se supondrá que uno ó más de dichos mamparos, que se encuentren dentro de la extensión de la avería, no existen a los efectos de determinar los compartimientos inundados.
- c) Cuando se suponga la avería entre mamparos transversales estancos adyacentes, tal como se especifica en el párrafo l) c) de esta Regla, no se supondrá dañado ningún mamparo transversal principal, ni mamparo transversal que limite tanques laterales o tanques de doble fondo, a menos que:
 - i) la separación entre los mamparos adyacentes sea inferior a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en el apartado a) de este párrafo; o
 - ii) haya una bayoneta o un nicho en un mamparo transversal de más de 3,05 metros de longitud, localizados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. La bayoneta formada por el mamparo del rasel de popa y el techo del tanque del rasel de popa no se considerará como una bayoneta a los efectos de esta Regla.
- d) Cuando dentro de la extensión supuesta de la avería haya tuberías, conductos o túneles, se tomarán disposiciones para que la inundación progresiva no pueda extenderse a través de ellos a los compartimientos que no se hayan supuesto inundables para cada caso de avería.

3) Se considerará que los petroleros cumplen los criterios de estabilidad después de avería si se satisfacen los siguientes requisitos:

- a) La flotación final, teniendo en cuenta la inmersión, la escora y el asiento queda por debajo del canto inferior de cualquier abertura por la cual pueda producirse una inundación progresiva. Dichas aberturas incluirán los respiros y las que se cierren por medio de puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie y podrán excluir las aberturas cerradas por medio de tapas de registros y tapas a ras de cubierta estancas, las pequeñas tapas de escotilla estancas de tanques de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas correderas maniobrables a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.
- b) En la etapa final de la inundación, el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no excederá de 25°; pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta 30° si no se produce inmersión del canto de la cubierta.
- c) Se investigará la estabilidad en la etapa final de inundación, pudiéndose considerar como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene una amplitud mínima de 20° fuera de la posición de equilibrio asociada a un brazo residual máximo de por lo menos 0,1 metro. La Administración tomará en consideración el peligro que puedan presentar las aberturas protegidas o no protegidas que pudieran quedar temporalmente sumergidas dentro del alcance de la estabilidad residual.
- d) La Administración quedará satisfecha de que la estabilidad es suficiente durante las etapas intermedias de inundación.

4) El cumplimiento de las prescripciones del párrafo l) de esta Regla será confirmado por cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, la disposición, configuración y contenido de los compartimientos averiados así como la

distribución, pesos específicos y el efecto de las carenas líquidas de los líquidos. Los cálculos partirán de las siguientes bases:

- a) Se tendrá en cuenta cualquier tanque vacío o parcialmente lleno, el peso específico de las cargas transportadas, así como cualquier salida de líquidos desde compartimientos averiados.
- b) Se suponen las siguientes permeabilidades:

<i>Espacios</i>	<i>Permeabilidad</i>
Utilizables para provisiones de a bordo	0,60
Ocupados por alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a consumos líquidos	0 ó 0,95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0,95**

* Se aplicará el factor que imponga las prescripciones más rigurosas.

** La permeabilidad de los compartimientos parcialmente llenos se relacionará con la cantidad de líquido transportado.

- c) Se despreciará la flotabilidad de toda superestructura que se encuentre inmediatamente encima de los daños en el costado. Sin embargo podrán tomarse en consideración las partes no inundadas de las superestructuras fuera de la extensión de la avería, a condición de que estén separadas por mamparos estancos del espacio averiado y se cumplan los requisitos del párrafo 3) a) de esta Regla respecto a dichos espacios intactos. Pueden aceptarse puertas estancas de bisagra en los mamparos estancos de la superestructura.
- d) El efecto de carena líquida se calculará a un ángulo de escora de 5° para cada compartimiento por separado. La Administración puede exigir o permitir que se calculen las correcciones por carena líquida a un ángulo de escora mayor de 5° para los tanques parcialmente llenos.
- e) Al calcular el efecto de las carenas líquidas de los consumos líquidos se supondrá que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene carena líquida; se tendrá en cuenta el tanque o combinación de tanques en que sea máximo el efecto de las carenas líquidas.
- 5) A todo Capitán de un petrolero y a toda persona a cargo de un petrolero sin propulsión propia sujetos a la aplicación de este Anexo se les entregará, en un formulario aprobado, los datos siguientes:
- a) la información relativa a la carga y distribución del cargamento que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Regla.
- b) datos sobre la capacidad del buque para cumplir con los criterios de estabilidad después de avería definidos en esta Regla, inclusive el efecto de las concesiones que hayan podido permitirse en virtud del párrafo 1) c) de esta Regla.

Apéndice I

LISTA DE HIDROCARBUROS*

Soluciones asfálticas

Bases para mezclas asfálticas
Impermeabilizantes bituminosos
Residuos de primera destilación

Hidrocarburos

Aceite clarificado
Crudos de petróleo
Mezclas que contengan crudos de petróleo
Diesel-oil
Fuel-oil No. 4
Fuel-oil No. 5
Fuel-oil No. 6
Fuel-oil residual
Bitumen para riego de afirmados
Aceite para transformadores
Aceites aromáticos (excluidos los aceites vegetales)
Aceites lubricantes y aceites base
Aceites minerales
Aceites para automación
Aceites penetrantes
Aceites ligeros (spindle)
Aceites para turbinas

Destilados

Fracción directa de columna
Corte de expansión

Gas oil

De craqueo (cracking)

Bases para gasolinas

Bases alquílicas
Bases reformadas
Bases polímeras

Gasolinas

Natural
De automóvil
De aviación
Directa de columna
Fuel-oil No. 1 (keroseno)
Fuel-oil No. 1-D
Fuel-oil No. 2
Fuel-oil No. 2-D

Combustibles para reactores

JP-1 (keroseno)
JP-3
JP-4
JP-5 (keroseno pesado)
ATK (turbo-fuel)
Keroseno
Alcohol mineral

Naftas

Disolventes
Petróleo
Fracción intermedia

* La lista de hidrocarburos no debe considerarse necesariamente como enumeración exhaustiva.

Apéndice II

MODELO DE CERTIFICADO

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (1973)**

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del buque	Señal distintiva (número o letra)	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

Tipo de buque:

Petrolero/buque de carga combinado*

Carguero de asfalto*

Buque que, no siendo petrolero, esté equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio*

Buque distinto de los arriba mencionados*

Buque nuevo/existente*

Fecha del contrato de construcción o de reforma importante:

Fecha en que se puso la quilla, o en que estuvo el buque en fase análoga de construcción, o en que se inició una reforma importante:

Fecha de entrega o de terminación de una reforma importante:

PARTE A. PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto,

En el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de:

- a) equipo separador de agua e hidrocarburos** (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón) o
- b) un sistema de filtración de hidrocarburos** (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón)

* Táchese la designación que no corresponda.

** Táchese según proceda.

En el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, de:

- c) un dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos* (además de a) o b) *supra*) o
- d) equipo separador de agua e hidrocarburos* y un sistema de filtración de hidrocarburos (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón) en lugar de a) o b) *supra*.

Pormenores relativos a las prescripciones cuya exención se concede en virtud de la Regla 2 2) y 2 4) a) del Anexo I del Convenio:

.....
.....

Observaciones:

PARTE B. PARA LOS PETROLEROS†**

Peso muerto toneladas métricas. Eslora del buque metros.

Certifico que este buque:

- a) está sujeto a las normas de construcción prescritas por la Regla 24 del Anexo I del Convenio y las cumple* ' ,
- b) no está sujeto a dichas normas* ' ,
- c) no está sujeto a dichas normas, pero las cumple*

La capacidad de los tanques de lastre separado es de metros cúbicos cumpliéndose las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Convenio.

La distribución del lastre separado es la siguiente:

Tanque	Cantidad	Tanque	Cantidad

CERTIFICO

Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a la prevención de la contaminación por hidrocarburos; y que

La inspección ha permitido comprobar que la estructura, equipos, instalaciones y materiales del buque, y el estado del mismo, son satisfactorios en todos los aspectos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del citado Convenio.

† Esta Parte será cumplimentada para los petroleros, los buques de carga combinados y los cargueros de asfalto, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros que estén contruidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel en cantidad total igual o superior a 200 metros cúbicos.

* Táchese según proceda.

** No se exige reproducir esta página en los Certificados expedidos a los buques distintos de los indicados en la nota †.

Este Certificado tiene validez hasta a reserva de las visitas intermedias que habrán de realizarse a intervalos de

Expedido en
(lugar de expedición del Certificado)

..... 19.....
(firma del funcionario debidamente autorizado que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la Autoridad expedidora)

*Referendo para los buques existentes**

Certifico que el equipo de este buque cumple las prescripciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a los buques existentes tres años después de la fecha de entrada en vigor del citado Convenio.

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar de refrendo

Fecha de refrendo

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita por la Regla 4 1) c) del Anexo I del Convenio se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

* No se exige reproducir este asiento en ningún otro Certificado que no sea el primero expedido a un buque.

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 8 2) y 4) del Anexo I del Convenio se prorroga la validez del presente Certificado hasta

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Apéndice III

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

I. PARA PETROLEROS*

Nombre del buque

Capacidad total de carga en metros cúbicos

Viaje de (fecha) a (fecha)

a) Embarque de cargamento

1. Fecha y lugar de carga			
2. Tipos de hidrocarburos cargados			
3. Identidad del(de los) tanque(s) cargado(s)			
4. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondientes y los dispositivos análogos de cierre al concluir la carga**			

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir la carga de hidrocarburos.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

b) Tránsito de cargamento a bordo durante el viaje

5. Fecha del tránsito a bordo			
6. Identidad del(de los) tanque(s)	i	de	
	ii	a	
7. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s) mencionado(s) en la casilla 6 i)?			

* Esta Parte será cumplimentada por los petroleros, los buques de carga combinados y los cargueros de asfalto, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros que estén construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel en cantidad total igual o superior a 200 metros cúbicos. No se exige reproducir esta Parte en el Libro Registro de Hidrocarburos entregado a buques distintos de los arriba indicados.

** Las compuertas, válvulas y dispositivos análogos de cierre que se mencionan aquí son los señalados en las Reglas 20 2) a) iii), 23 y 24 del Anexo I del Convenio.

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el trasvase de cargamento a bordo.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

c) *Desembarque de cargamento*

8. Fecha y lugar de desembarque de cargamento			
9. Identidad del(de los) tanque(s) descargado(s)			
10. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s)?			
11. Apertura de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre antes del desembarque de cargamento**			
12. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre al concluir el desembarque de cargamento**			

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el desembarque de cargamento.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

d) *Lastrado de los tanques de carga*

13. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s)			
14. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado			
15. Si se utilizaron válvulas de conexión entre las tuberías de carga y las de lastre separado, indíquense hora, fecha y situación del buque al a) abrirse y b) cerrarse las válvulas			

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así

como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el lastrado.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
El Capitán

e) *Limpieza de los tanques de carga*

16. Identidad del(de los) tanque(s) limpiado(s)			
17. Fecha y duración de la limpieza			
18. Métodos de limpieza*			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
El Capitán

f) *Descargas de lastre contaminado*

19. Identidad del(de los) tanque(s)			
20. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el mar			
21. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el mar			
22. Velocidad(es) del buque durante la descarga			
23. Cantidad descargada en el mar			
24. Cantidad de agua contaminada trasvasada al(a los) tanque(s) de decantación (identifíquense el(los) tanque(s) de decantación)			
25. Fecha y puerto de descarga en instalaciones de recepción en tierra (de ser esto aplicable)			
26. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
27. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
28. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

* Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Cuando se limpie químicamente se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad.

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
 El Capitán

g) *Descarga de agua de los tanques de decantación*

29. Identidad del(de los) tanque(s) de decantación			
30. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada de residuos, o			
31. Tiempo de sedimentación a partir de la última descarga			
32. Fecha, hora y situación del buque al comenzar la descarga			
33. Sonda del contenido total al comienzo de la descarga			
34. Sonda de la interfaz hidrocarburo/agua al comienzo de la descarga			
35. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga			
36. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga			
37. Fecha, hora y situación del buque al concluir la descarga			
38. Velocidad(es) del buque durante la descarga			
39. Sonda de la interfaz hidrocarburo/agua al concluir la descarga			
40. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
41. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
42. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
 El Capitán

h) *Eliminación de residuos*

43. Identidad del(de los) tanque(s)			
44. Cantidad eliminada de cada tanque			
45. Método de eliminación de residuos: a) instalaciones de recepción b) mezclados con la carga c) trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquense estos tanques) d) otro método (especifíquese)			
46. Fecha y puerto de eliminación de residuos			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

i) *Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga*

47. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio			
48. Identidad del(de los) tanque(s) descargado(s)			
49. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s)?			
50. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en la casilla 47			
51. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
52. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
53. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

j) *Descarga en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto**

54. Puerto			
55. Duración de la estadía			
56. Cantidad eliminada			
57. Fecha y lugar de eliminación			
58. Método de eliminación (dígase si se empleó un separador)			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
 El Capitán

k) *Descargas de hidrocarburos accidentales o excepcionales*

59. Fecha y hora del suceso			
60. Lugar o situación del buque en el momento del suceso			
61. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos			
62. Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y observaciones generales			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
 El Capitán

l) *Durante la descarga en el mar, ¿se averió en algún momento el dispositivo de vigilancia y control de los hidrocarburos? En caso afirmativo, indiquense la fecha y la hora en que se produjo la avería, así como la fecha y la hora en que fue reparada, confirmando que se debió ello a fallo del equipo y explicando los motivos si se conocen ...*

.....

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación
 El Capitán

m) *Otros procedimientos operativos y observaciones generales*

* Si la bomba es de funcionamiento automático y descarga en todo momento a través de un separador, bastará anotar cada día: "descarga automática de las sentinas a través del separador".

La Administración cuidará de elaborar un Libro Registro de Hidrocarburos adecuado para los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 toneladas que operen de acuerdo con la Regla 15 4) del Anexo I del Convenio.

Basándose en las secciones *a)*, *b)* *c)*, *e)*, *h)*, *j)*, *k)* y *m)* del presente Libro Registro de Hidrocarburos, la Administración puede preparar un Libro Registro de Hidrocarburos distinto para los cargueros de asfalto.

II. PARA BUQUES NO PETROLEROS

Nombre del buque

Operaciones efectuadas desde (fecha) hasta (fecha)

a) *Lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido*

1. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s)			
2. Dígase si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad			
3. Fecha y situación del buque al comenzar la limpieza			
4. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

b) *Descargas de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en la sección a)*

5. Identidad del(de los) tanque(s)			
6. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga			
7. Fecha y situación del buque al concluir la descarga			
8. Velocidad(es) del buque durante la descarga			
9. Método de descarga (dígame si fue a una instalación receptora o a través de equipo instalado a bordo)			
10. Cantidad descargada			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

c) *Eliminación de residuos*

11. Cantidad de residuos que se retuvieron a bordo			
12. Métodos de eliminación de residuos: a) instalaciones de recepción b) mezclados con la siguiente carga de combustible c) trasvase a otro(s) tanque(s) d) otro método (especifíquese)			
13. Fecha y puerto de eliminación de residuos			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

d) *Descargas en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto**

14. Puerto			
15. Duración de la estadía			
16. Cantidad descargada			
17. Fecha y lugar de la descarga			
18. Métodos de descarga: a) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos b) a través de un sistema de filtración de hidrocarburos c) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos con sistema de filtración de los mismos d) en instalaciones de recepción			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

* Si la bomba es de funcionamiento automático y descarga en todo momento a través de un separador, bastará anotar cada día: "descarga automática de las sentinas a través del separador".

e) *Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos*

19.	Fecha y hora del suceso			
20.	Lugar o situación del buque en el momento del suceso			
21.	Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos			
22.	Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y observaciones generales			

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

f) *Durante la descarga en el mar, ¿se averió en algún momento el dispositivo prescrito de vigilancia y control de los hidrocarburos? En caso afirmativo, indiquense la fecha y la hora en que se produjo la avería, así como la fecha y la hora en que fue reparada, confirmando que se debió ello a fallo del equipo y explicando los motivos si se conocen.*

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

g) *Buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 4.000 toneladas*

¿Se ha transportado lastre contaminado en los tanques de combustible?

Sí/No

En caso afirmativo, indiquense qué tanques fueron lastrados de esa forma y el método empleado para descargar el lastre contaminado

.....

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

h) *Otros procedimientos operativos y observaciones generales*

.....

Fecha del asiento Oficial a cargo de la operación

El Capitán

ANEXO II

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL*Regla 1. DEFINICIONES*

A los efectos del presente Anexo:

1) Por "buque-tanque químico" se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los "petroleros" tal como se definen en el Anexo I del presente Convenio cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

2) Por "lastre limpio" se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde la última vez que se utilizó para transportar en él carga con contenido de una sustancia de la Categoría A, B, C o D, ha sido meticulosamente limpiado y los residuos resultantes de la limpieza han sido descargados y el tanque vaciado de conformidad con las prescripciones pertinentes de este Anexo.

3) Por "lastre separado" se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas líquidas tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.

4) La expresión "tierra más próxima" se entiende en el sentido definido en la Regla 1 9) del Anexo I del presente Convenio.

5) "Sustancias líquidas" son aquellas cuya presión de vapor no excede de 2,8 kg/cm² a una temperatura de 37,8°C.

6) Por "sustancia nociva líquida" se entiende toda sustancia indicada en el Apéndice II de este Anexo o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la Regla 3 4), en la Categoría A, B, C o D.

7) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas.

Son zonas especiales:

- a) la zona del Mar Báltico, y
- b) la zona del Mar Negro.

8) Por "zona del Mar Báltico" se entiende la zona definida en la Regla 10 1) b) del Anexo I del presente Convenio.

9) Por "zona del Mar Negro" se entiende la zona definida en la Regla 10 1) c) del Anexo I del presente Convenio.

Regla 2. AMBITO DE APLICACIÓN

1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.

2) Cuando en un espacio de carga de un buque-tanque químico se transporte un cargamento sujeto a las disposiciones del Anexo I del presente Convenio, se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo I.

3) La Regla 13 del presente Anexo sólo se aplicará a los buques que transporten sustancias clasificadas, a efectos de control de descargas, en las Categorías A, B o C.

Regla 3. CLASIFICACIÓN EN CATEGORÍAS Y LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

1) A los efectos de las Reglas del presente Anexo, excepto la Regla 13, las sustancias nocivas líquidas se dividirán en las cuatro Categorías siguientes:

- a) Categoría A — Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo grave para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.
- b) Categoría B — Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas especiales contra la contaminación.
- c) Categoría C — Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio leve de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige condiciones operativas especiales.
- d) Categoría D — Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo perceptible para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio mínimo de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige alguna atención a las condiciones operativas.

2) Las pautas a seguir para clasificar las sustancias nocivas líquidas en Categorías figuran en el Apéndice I del presente Anexo.

3) La lista de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel que ya están clasificadas en Categorías y sujetas a las disposiciones del presente Anexo figura en el Apéndice II de este Anexo.

4) En caso de que se prevea transportar una sustancia líquida a granel que no esté incluida en las Categorías citadas en el párrafo 1) de esta Regla, ni evaluadas de conformidad con la Regla 4 1) del presente Anexo, los Gobiernos de las Partes en el Convenio interesadas en el transporte propuesto se pondrán de acuerdo para establecer a tal efecto una clasificación provisional de la sustancia en cuestión siguiendo las pautas mencionadas en el párrafo 2) de esta Regla. Hasta que los Gobiernos interesados no se hayan puesto plenamente de acuerdo, la sustancia será transportada en las condiciones más rigurosas que se propongan. La Administración correspondiente informará a la Organización lo antes posible, pero nunca en plazo superior a noventa días desde la primera operación de transporte, y le facilitará detalles relativos a dicha sustancia y a la clasificación provisional convenida para la misma a fin de hacerlos circular prontamente entre todas las Partes para su información y consideración. Los Gobiernos de las Partes dispondrán de un período de noventa días en el que cursar observaciones a la Organización a efectos de clasificación de la sustancia.

Regla 4. OTRAS SUSTANCIAS LÍQUIDAS

1) Las sustancias enumeradas en el Apéndice III de este Anexo han sido evaluadas y excluidas de las Categorías A, B, C y D, tal como se definen en la Regla 3 1) del presente Anexo, porque actualmente se estima que su descarga en el mar, procedente de operaciones de limpieza o deslastrado de buques, no supone ningún perjuicio para la salud humana, los recursos marinos y los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.

2) La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias enumeradas en el Apéndice III del presente Anexo, no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

3) La descarga en el mar de lastre limpio o separado no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

Regla 5. DESCARGAS DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

Sustancias de las Categorías A, B y C fuera de las zonas especiales y de la Categoría D en todas las zonas

A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo,

1) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) a) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación serán descargados en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior a la concentración residual prescrita para esa sustancia en la Columna III del Apéndice II del presente Anexo y se haya vaciado el tanque. Los residuos que queden entonces en el tanque, siempre que hayan sido diluidos ulteriormente mediante adición de un volumen de agua no inferior al 5% del volumen total del tanque, podrán ser descargados en el mar cuando se cumplan también todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

2) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
- c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
- d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

3) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) c) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de 10 partes por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
- c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 3 metros cúbicos ó 1/1.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
- d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

4) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría D, tal como se definen en la Regla 3 1) d) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que la concentración de las mezclas no sea superior a una parte de la sustancia por cada 10 partes de agua; y
- c) que se efectúe la descarga a una distancia no inferior a 12 millas marinas de la tierra más próxima.

5) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después el tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 1), 2), 3) ó 4) de esta Regla, según proceda.

6) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

Sustancias de las Categorías A, B y C dentro de las zonas especiales

A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo,

7) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) a) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación serán descargados en una de las instalaciones receptoras que

establecerán los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior a la concentración residual prescrita para esa sustancia en la Columna IV del Apéndice II de este Anexo y se haya vaciado el tanque. Los residuos que queden entonces en el tanque, siempre que hayan sido diluidos ulteriormente mediante adición de un volumen de agua no inferior al 5% del volumen total del tanque, podrán ser descargados en el mar cuando se cumplan también todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

8) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el tanque, una vez descargado, haya sido lavado con un volumen de agua no inferior a 0,5% de su capacidad total y se hayan descargado los residuos resultantes en una instalación receptora hasta quedar el tanque vacío;
- b) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- c) que los métodos y dispositivos utilizados para efectuar la descarga y el lavado estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
- d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

9) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) c) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
- c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los

- métodos mencionados en el apartado *b*) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
- d*) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- e*) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

10) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después el tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 7), 8) ó 9) de esta Regla, según proceda.

11) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como las de agua de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

12) Las prescripciones de esta Regla en ningún caso entrañarán la prohibición de que un buque retenga a bordo los residuos de un cargamento de la Categoría B o C y que los descargue en el mar, fuera de una zona especial, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) ó 3), respectivamente, de esta Regla.

13) *a*) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio ribereños de una zona especial determinada acordarán y fijarán de común acuerdo una fecha límite para dar cumplimiento a lo prescrito en la Regla 7) 1) del presente Anexo y a partir de la cual se pondrán en práctica las prescripciones de los párrafos 7), 8), 9) y 10) de esta Regla respecto a la zona en cuestión, y notificarán a la Organización la fecha así fijada con seis meses al menos de antelación. La Organización notificará inmediatamente dicha fecha a todas las Partes.

b) Si la fecha de entrada en vigor del presente Convenio es anterior a la fijada de conformidad con el apartado *a*) de este párrafo, se aplicarán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla durante el período que medie entre ambas.

Regla 6. EXCEPCIONES

La Regla 5 del presente Anexo no se aplicará:

- a*) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;
- b*) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:
- i*) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar la descarga o reducir a un mínimo tal descarga; y
- ii*) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o
- c*) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o mezclas que contengan tales sustancias, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

Regla 7. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que para atender a los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones se establecerán las siguientes instalaciones y servicios de recepción:

- a) los puertos y los terminales de carga y descarga tendrán instalaciones y servicios adecuados para recibir de los buques que transporten sustancias nocivas líquidas, sin causarles demoras innecesarias, los residuos y mezclas con contenido de tales sustancias que queden por eliminar a bordo de dichos buques en virtud de la aplicación del presente Anexo;
- b) los puertos de reparaciones de buques en los que se reparen buques-tanque químicos tendrán instalaciones adecuadas para recibir residuos y mezclas que contengan sustancias nocivas líquidas.

2) Los Gobiernos de las Partes determinarán qué clase de servicios e instalaciones se establecen en cumplimiento del párrafo 1) de esta Regla, en cada puerto de carga y descarga, en cada terminal y en cada puerto de reparaciones situados en sus territorios y lo notificarán a la Organización.

3) Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios prescritos por el párrafo 1) de esta Regla les parezcan inadecuados.

Regla 8. MEDIDAS DE CONTROL

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán en otros autoridad para garantizar el cumplimiento de la presente Regla.

Sustancias de la Categoría A en todas las zonas

2) a) Cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

b) hasta que ese tanque haya sido limpiado irán anotándose también en el Libro Registro de Carga todas las operaciones de bombeo o trasvase relativas a dicho tanque.

3) Cuando el tanque sea lavado:

a) el efluente resultante de la operación de lavado será descargado desde el buque en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en las aguas de descarga, comprobada mediante análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, se haya reducido, por lo menos, a la concentración residual especificada para esa sustancia en el Apéndice II de este Anexo. Una vez alcanzada dicha concentración residual se seguirán descargando en la instalación receptora las aguas de lavado del tanque hasta que esté vacío. Estas operaciones serán objeto de los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga, los cuales serán debidamente certificados por el inspector;

b) una vez que los residuos que queden en el tanque hayan sido diluidos en un volumen de agua equivalente, por lo menos, a un 5% de la capacidad del tanque, podrá efectuarse la descarga en el mar de la mezcla resultante de conformidad con las disposiciones del párrafo 1) a), b) y c) o del párrafo 7) a), b) y c), según proceda, de la Regla 5 del presente Anexo. Estas operaciones serán objeto de los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga.

4) Cuando el Gobierno de la Parte receptora considere que es imposible medir la concentración de la sustancia contenida en el efluente sin causar una demora innecesaria al buque, dicha Parte podrá aceptar otro método equivalente al del párrafo 3) a), siempre que:

a) la Administración haya aprobado un método de limpieza previa aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión, basado en normas elaboradas por la Organización, y que esa

Parte considere que tal método permitirá cumplir las prescripciones de los párrafos 1) ó 7), según proceda, de la Regla 5 del presente Anexo, en cuanto a conseguir las concentraciones residuales prescritas; y

- b) un inspector debidamente autorizado por esa Parte certifique en el Libro Registro de Carga:
- i) que se han vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes, y que la cantidad de cargamento que queda en el tanque es igual o inferior a la cantidad en que se basa el método aprobado de limpieza previa que se menciona en el inciso ii) de este apartado;
 - ii) que se han realizado operaciones de limpieza previa de conformidad con el método aprobado por la Administración aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión; y
 - iii) que se han descargado en una instalación receptora las aguas de lavado resultantes de tales operaciones de limpieza previa del tanque y se ha vaciado dicho tanque;
- c) la descarga en el mar de los residuos que puedan quedar se efectúe de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3) b) de la presente Regla y se haga el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

Sustancias de la Categoría B fuera de las zonas especiales y sustancias de la Categoría C en todas las zonas

5) A reserva de aquellas medidas de vigilancia y refrendo por parte del inspector designado o autorizado que el Gobierno de la Parte estime necesarias, el Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría B fuera de las zonas especiales o de la Categoría C en todas las zonas:

- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:
- i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
 - ii) la cantidad de sustancia que quede en el tanque no excederá de la cantidad máxima de esa sustancia que esté permitido descargar en el mar en virtud de la Regla 5 2) c) del presente Anexo, fuera de las zonas especiales si se trata de sustancias de la Categoría B, o en virtud de los párrafos 3) c) y 9) de esa misma Regla, respectivamente, fuera y dentro de las zonas especiales, si se trata de sustancias de la Categoría C. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
 - iii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancia que quede en el tanque, se efectuará la descarga de conformidad con los métodos aprobados y se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescritas para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
 - iv) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; y
 - v) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo para la zona de que se trate y para la Categoría correspondiente a la sustancia en cuestión;
- c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:
- i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
 - ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas;

- d) si, después de desembarcar una sustancia de la Categoría C estando el buque dentro de una zona especial, hay que retener a bordo residuos o aguas de lavado de los tanques hasta que el buque esté fuera de esa zona especial, el Capitán lo hará constar mediante el asiento correspondiente en el Libro Registro de Carga; en tal caso, será de aplicación lo prescrito en la Regla 5 3) del presente Anexo.

Sustancias de la Categoría B dentro de las zonas especiales

6) A reserva de aquellas medidas de vigilancia y refrendo por parte del inspector designado o autorizado que el Gobierno de la Parte estime necesarias, el Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría B dentro de una zona especial:

- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- b) hasta que ese tanque haya sido limpiado irán anotándose también en el Libro Registro de Carga todas las operaciones de bombeo o trasvase relativas a dicho tanque;
- c) cuando el tanque sea lavado, el efluente resultante de la operación de lavado, que contendrá un volumen de agua no inferior a 0,5% del volumen total del tanque, será descargado desde el buque en una instalación receptora hasta que se hayan vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- d) cuando el tanque sea limpiado y vaciado nuevamente en alta mar, el Capitán cuidará de comprobar:
- i) que se aplican los métodos aprobados enunciados en la Regla 5 8) c) del presente Anexo y que se hacen los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga; y
 - ii) que toda descarga en el mar se efectúa de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 8) del presente Anexo y que se hace el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- e) si, después de desembarcar una sustancia de la Categoría B estando el buque dentro de una zona especial, hay que retener a bordo residuos o aguas de lavado de los tanques hasta que el buque esté fuera de esa zona especial, el Capitán lo hará constar mediante el asiento correspondiente en el Libro Registro de Carga; en tal caso, será de aplicación lo prescrito en la Regla 5 2) del presente Anexo.

Sustancias de la Categoría D en todas las zonas

7) El Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría D:

- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:
- i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
 - ii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancia que quede en el tanque, se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescritas para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
 - iii) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
 - iv) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 4) del presente Anexo;

c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:

- i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
- ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas.

Descargas procedentes de tanques de decantación

8) Todos los residuos, incluidos los de las sentinas de las salas de bombas, que sean retenidos a bordo en un tanque de decantación y que contengan alguna sustancia de la Categoría A o, si el buque se encuentra dentro de una zona especial, cualquier sustancia de las Categorías A o B, serán descargados en una instalación receptora de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 1), 7) u 8) del presente Anexo, según proceda. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

9) Todos los residuos, incluidos los de las sentinas de las cámaras de bombas, que sean retenidos a bordo en un tanque de decantación y que contengan alguna sustancia de la Categoría B, si el buque se encuentra fuera de una zona especial, o de la Categoría C en todas las zonas, en proporción superior a las cantidades máximas estipuladas en la Regla 5 2) c), 3) c) ó 9) c) del presente Anexo, según proceda, serán descargados en una instalación receptora. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

Regla 9. LIBRO REGISTRO DE CARGA

1) Todo buque al que sea aplicable el presente Anexo estará provisto de un Libro Registro de Carga, ya sea formando parte del Diario Oficial de Navegación o separado del mismo, en la forma que especifica el Apéndice IV de este Anexo.

2) En el Libro Registro de Carga se harán los asientos pertinentes, tanque por tanque, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones en lo concerniente a sustancias nocivas líquidas:

- i) embarque de cargamento;
- ii) desembarque de cargamento;
- iii) trasvase de carga;
- iv) trasvase de carga, de residuos de carga o de mezclas que contengan carga a un tanque de decantación;
- v) limpieza de los tanques de carga;
- vi) trasvase desde los tanques de decantación;
- vii) lastrado de los tanques de carga;
- viii) trasvase del agua de lastre contaminada;
- ix) descarga en el mar de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo.

3) Cuando se produzca una descarga cualquiera, intencional o accidental, de alguna sustancia nociva líquida o de una mezcla que contenga tal sustancia, en las condiciones previstas en el Artículo [8] del presente Convenio y en la Regla 6 de este Anexo, se anotará el hecho en el Libro Registro de Carga explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

4) Cuando un inspector designado o autorizado por el Gobierno de la Parte en el Convenio para vigilar las operaciones reglamentadas por el presente Anexo haya inspeccionado un buque, dicho inspector hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

5) Cada una de las operaciones descritas en los párrafos 2) y 3) de esta Regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro Registro de Carga de modo que consten en el Libro todos los asientos correspondientes a dicha operación. Cada asiento

será firmado por el oficial u oficiales a cargo de la operación en cuestión y, cuando el buque esté tripulado, cada página será firmada por el Capitán. Los asientos del Libro Registro de Carga se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973), en francés o inglés. En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto redactado en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

6) El Libro Registro de Carga se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante dos años después de efectuado el último asiento.

7) La autoridad competente del Gobierno de una Parte podrá inspeccionar el Libro Registro de Carga a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Carga será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro Registro de Carga y extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

Regla 10. VISITAS

1) Los buques que estén sujetos a las disposiciones del presente Anexo y que transporten sustancias nocivas líquidas a granel serán objeto de las visitas que se especifican a continuación:

- a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 11 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de la estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que el buque cumple plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
- b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) de conformidad con lo preceptuado en la Regla 12 2) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.
- c) Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración que no excedan de treinta meses y que permitan garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) expedido en virtud de la Regla 11 de este Anexo.

2) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

3) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados sin la aprobación de la Administración, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones para fines de reparación o mantenimiento.

Regla 11. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

1) A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, una vez visitado de acuerdo con las disposiciones de la Regla 10 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973).

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asumirá la total responsabilidad del Certificado.

3) a) El Gobierno de una Parte puede, a requerimiento de la Administración, hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado de conformidad con el presente Anexo.

b) Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

c) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido en virtud del párrafo 1) de la presente Regla.

d) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice V del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas.

Regla 12. DURACIÓN DEL CERTIFICADO

1) El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) se expedirá para un período de validez estipulado por la Administración; este período no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2) y 4) de esta Regla.

2) Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un período superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o en los materiales prescritos por este Anexo, sin la aprobación de la Administración, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones para fines de reparación o mantenimiento, o si no se han efectuado las visitas intermedias especificadas por la Administración en cumplimiento de la Regla 10 1) c) del presente Anexo.

6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.

7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

Regla 13. PRESCRIPCIONES PARA REDUCIR A UN MÍNIMO LA CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL

1) Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel sujetas a las prescripciones del presente Anexo estarán proyectados, construidos, equipados y explotados con miras a reducir a un mínimo las descargas involuntarias de tales sustancias en el mar.

2) A fin de cumplir las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, los Gobiernos de las Partes publicarán o harán publicar prescripciones detalladas relativas al proyecto, construcción, equipo y explotación de tales buques.

3) Respecto a los buques-tanque químicos, las prescripciones mencionadas en el párrafo 2) de esta Regla contendrán por lo menos todas las disposiciones previstas en el Código para la construcción y equipo de los buques que transporten productos químicos peligrosos a granel aprobado por la Asamblea de la Organización mediante Resolución A.212(VII), con las enmiendas que pueda determinar la Organización, siempre que estas enmiendas del Código sean adoptadas y puestas en vigor de acuerdo con las disposiciones del Artículo 16 del presente Convenio en lo referente a procedimientos de enmienda a un Apéndice de un Anexo.

Apéndice I

PAUTAS PARA DETERMINAR LAS CATEGORÍAS DE LAS SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

Categoría A

Sustancias bioacumulables y que pueden crear riesgos para la vida acuática o la salud humana; o que son muy tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 4, definido por TLM menor de 1 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1, pero menor de 10 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría B

Sustancias bioacumulables con una retención corta, del orden de una semana a lo sumo; o que pueden alterar el sabor o el olor de los alimentos de origen marino; o que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1 ppm, pero menor de 10 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de

10 ppm, pero menor de 100 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría C

Sustancias ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de 10, pero menor de 100 ppm), así como algunas otras sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 ppm, pero menor de 1.000 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría D

Sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 ppm, pero menor de 1.000 ppm); o que forman depósitos en el fondo del mar con una demanda biológica de oxígeno (DBO) elevada; o que son altamente peligrosas para la salud humana, con un LD₅₀ menor de 5 mg/kg; o que causan un menoscabo moderado en los alicientes recreativos del medio marino debido a su persistencia, su olor o sus características tóxicas o irritantes, pudiendo impedir el uso normal de las playas; o que son moderadamente peligrosas para la salud humana, con un LD₅₀ igual o mayor de 5 mg/kg y menor de 50 mg/kg con ligero menoscabo de los alicientes recreativos del medio marino.

Otras sustancias líquidas (a los efectos de la Regla 4 del presente Anexo)

Sustancias distintas de las clasificadas en las anteriores Categorías A, B, C y D.

Apéndice II

LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Sustancia	Número ONU	Categoría de contaminación que regirá para las descargas en régimen operativo		
		(Regla 3 del Anexo II)	(Regla 5 I) del Anexo II)	(Regla 5 7) del Anexo II)
	I	II	III Fuera de las zonas especiales	IV Dentro de las zonas especiales
Aceite de alcanfor	1130		B	
Acetaldehído	1189		C	
Acetato de etilo	1173		D	
Acetato de 2-etoxietilo*	1172		D	
Acetato de iso-amilo	1104		C	
Acetato de iso-butilo	1124		D	
Acetato de metilo	1231		D	
Acetato de n-amilo	1104		C	
Acetato de n-butilo	1123		D	
Acetato de n-propilo*	1276		C	
Acetato de vinilo	1301		C	
Acetona	1090		D	
Acetoncianhidrina	1541		A	0,1 0,05
Acido acético	1842		C	
Acido acrílico*	—		C	

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

<i>Sustancia</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Acido butírico	—	B		
Acido cítrico (10-25%)	—	D		
Acido clorhídrico	1789	D		
Acido cloroacético	1750	C		
Acido clorosulfónico	1754	C		
Acido cresílico	2022	A	0,1	0,05
Acido fluorhídrico (40% en solución acuosa)	1790	B		
Acido fórmico	1779	D		
Acido fosfórico	1805	D		
Acido nítrico al 90%	2031/2032	C		
Acido heptanoico*	—	D		
Acido láctico	—	D		
Acido oxálico (10-25%)	—	D		
Acido propiónico	1848	D		
Acido sulfúrico	1830/1831/1832	C		
Acidos nafténicos*	—	A	0,1	0,05
Acrilato de 2-etilhexilo*	—	D		
Acrilato de etilo	1917	D		
Acrilato de iso-butilo	—	D		
Acrilato de metilo	1919	C		
Acrilato de n-butilo	—	D		
Acilonitrilo	1093	B		
Acroleína	1092	A	0,1	0,05
Adiponitrilo	—	D		
Alcohol alílico	1098	B		
Alcohol bencílico	—	D		
Alcohol 2-etilhexílico	—	C		
Alcohol furfúrico	—	C		
Alcohol iso-butílico	1212	D		
Alcohol metilamílico	—	D		
Alcohol n-amílico	—	D		
Alcohol nonílico*	—	C		
Alcohol n-propílico	1274	D		
Aldehído iso-butírico	2045	C		
Aldehído n-butírico	1129	B		
Alumbre (solución al 15%)	—	D		
Aminoetilanolamina (Hidroxi-etil-etilendiamina)*	—	D		
Amoniaco (al 20% en solución acuosa)	1005	B		
Anhídrido acético	1715	C		
Anhídrido ftálico (licuado)	—	C		
Anhídrido propiónico	1848	D		
Anilina	1547	C		
Benceno	1114	C		
Bicromato sódico (solución)	—	C		
Butilenglicoles	—	D		
Butirato de butilo*	—	B		
Ciclohexano	1145	C		
Ciclohexano iso-propílico	—	D		
Ciclohexanol	—	D		
Ciclohexanona	1915	D		

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

<i>Sustancia</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Ciclohexilamina*	—	D		
p-cimeno (iso-propiltolueno)*	2046	D		
Clorhidrinas (brutas)*	—	D		
Cloroformo	1888	B		
Cloropreno*	1991	C		
p-clorotolueno	—	B		
Cloruro de acetilo	1717	C		
Cloruro de alilo	1100	C		
Cloruro de bencilo	1738	B		
Cloruro de metileno	1593	B		
Cloruro de vinilideno*	1303	B		
Creosota	1334	A	0,1	0,05
Cresoles	2076	A	0,1	0,05
Crotonaldehído	1143	B		
Cumeno	1918	C		
Decahidronaftaleno (Decalina)	1147	D		
Decano*	—	D		
Diacetonalcohol*	1148	D		
Dibromuro de etileno	1605	B		
Diclorobencenos	1591	A	0,1	0,05
Dicloroetano	1184	B		
Dicloropropano Dicloropropeno mezcla (fumigante para el suelo DD)	2047	B		
Dietilamina	1154	C		
Dietilbenceno (mezcla de isóme- ros)	2049	C		
Dietilcetona (3 Pentanona)	1156	D		
Dietilentriamina*	2079	C		
Difenilo-óxido de difenilo, mez- clas*	—	D		
Di-iso-butil-cetona	1157	D		
Di-iso-butileno*	2050	D		
Di-iso-propanol-amina	—	C		
Di-iso-propilamina	1158	C		
Dimetilamina (al 40% en solución acuosa)	1160	C		
Dimetiletanolamina (2-Dimetila- minoetanol)*	2051	C		
Dimetilformamida	—	D		
1, 4 Dioxano*	1165	C		
Dodecibenceno	—	C		
Epiclorhidrina	2023	B		
Estireno monómero	2055	C		
Eter dibencilico*	—	C		
Eter dicloroetílico	1916	B		
Eter dietílico	1155	D		
Eter di-iso-propílico*	1159	D		
Eter monoetílico del dietilengli- col	—	C		
Eter monoetílico del etilenglicol (Metil "cellosolve")	—	C		
Etilamilcetona	—	C		
Etilbenceno	1175	C		

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

<i>Sustancia</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Etilcicloexano	—	D		
Etilencianhidrina*	—	D		
Etilenclorhidrina (2 cloroetano- l)*	1135	D		
Etilendiamina	1604	C		
2-etil-3-propilacroleina*	—	B		
Fenol	1671	B		
Formaldehido (solución 37- 50%)	1198	C		
Fosfato de tritolilo (fosfato de tri- cresilo)*	—	B		
Fósforo (elemental)	1338	A	0,01	0,005
Hexametildiamina*	1783	C		
Hidróxido cálcico (solución)	—	D		
Hidróxido sódico	1824	C		
Isoforona	—	D		
Iso-octano*	—	D		
Iso-pentano	—	D		
Isopreno	1218	D		
Iso-propilamina	1221	C		
Lactato de etilo*	1192	D		
Metacrilato de butilo	—	D		
Metacrilato de iso-butilo	—	D		
Metacrilato de metilo	1247	D		
2-Metil 5-etilpiridina*	—	B		
α -Metilestireno*	—	D		
2-Metilpenteno*	—	D		
Monoclorobenceno	1134	B		
Monoetanolamina	—	D		
Monoisopropanolamina	—	C		
Monoisopropilamina	—	C		
Monometiletanolamina	—	C		
Mononitrobenceno	—	C		
Morfolina*	2054	C		
Naftaleno (licuado)	1334	A	0,1	0,05
2-Nitropropano	—	D		
o-Nitrotolueno	1664	C		
Nonilfenol	—	C		
n-Octanol	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxido de mesitilo*	1229	C		
Pentacloroetano	1669	B		
Pentaclorofenato sódico (solu- ción)	—	C		
n-Pentano	1265	C		
Percloroetileno (Tetracloroeti- leno)	1897	B		
Peróxido de hidrógeno (más del 60%)	2015	C		
Piridina	1282	B		
Potasa cáustica (Hidróxido potá- sico)	1814	C		
β -Propiolactona*	—	B		
n-Propilamina	1277	C		

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

<i>Sustancia</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Propionaldehido	1275	D		
Sebo	—	D		
Sulfonato de alquilbenceno (cadena recta) (cadena ramificada)	—	C		
Sulfuro de carbono	1131	A	0,01	0,005
Tetracloruro de carbono	1846	B		
Tetracloruro de silicio	1818	D		
Tetracloruro de titanio	—	D		
Tetraetilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tetrahidrofurano	—	D		
Tetrahidronaftaleno	1540	C		
Tetrametilbenceno	—	D		
Tetrametilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tolueno diisocianato*	2078	B		
Trementina (madera)	1299	B		
Tricloroetano	—	C		
Tricloroetileno	1710	B		
Trietanolamina	—	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenceno*	—	C		
Xileno (mezcla de isómeros)	1307	C		

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Apéndice III

LISTA DE OTRAS SUSTANCIAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Aceite de coco	Alcoholes grasos (C ₁₂ -C ₂₀)
Aceite de hígado de bacalao	Azufre líquido
Aceite de oliva	Butirolactona
Aceite de ricino	Cloruro cálcico (solución)
Acetato de iso-propilo	Dietanolamina
Acetato de metilamilo	Diethylenglicol
Acetonitrilo (cianuro de metilo)	Dipenteno
Agua	Dipropilenglicol
Alcohol n-butílico	Eter dibutílico
Alcohol n-decílico	Etilenglicol
Alcohol etílico	Glicerina
Alcohol iso-decílico	n-Heptano
Alcohol iso-propílico	Hepteno (mezcla de isómeros)
Alcohol metílico	n-Hexano
Alcohol octidecílico	Leche
Alcohol ter-amílico	Ligroína

Melaza	Sorbitol
Metiletilcetona (2-butanona)	Tridecanol
Oxido de propileno	Trietilenglicol
Polipropilenglicol	Trietilentetramina
Propilenglicol	Tripropilenglicol
Propileno tetrámero	Vino
Propileno trímero	Zumos cítricos

23. Procedimiento de limpieza final y cantidad de agua introducida en el tanque
 24. Fecha y lugar de descarga en el mar
 25. Procedimiento y equipo utilizados para la descarga en el mar
Sustancias de las Categorías B, C y D
 26. Procedimiento de lavado utilizado
 27. Cantidad de agua utilizada
 28. Fecha y lugar de descarga en el mar
 29. Procedimiento y equipo utilizado para la descarga en el mar
- f) *Trasvase de agua de lastre contaminada*
30. Identidad del(de los) tanque(s)
 31. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el mar
 32. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el mar
 33. Velocidad(es) del buque durante la descarga
 34. Cantidad descargada en el mar
 35. Cantidad de agua contaminada trasvasada al(a los) tanque(s) de decantación (identificar el(los) tanque(s) de decantación)
 36. Fecha y puerto de descarga en instalaciones receptoras en tierra (de ser esto aplicable)
- g) *Trasvase desde tanques de decantación/eliminación de residuos*
37. Identidad del(de los) tanque(s) de decantación
 38. Cantidad eliminada de cada tanque
 39. Método de eliminación de residuos:
 - a) en instalaciones receptoras
 - b) mezclados con la carga
 - c) trasvasados a otro(s) tanque(s) (identificar el(los) tanque(s))
 - d) otros métodos
 40. Fecha y puerto de eliminación de residuos
- h) *Descargas accidentales o excepcionales*
41. Fecha y hora del suceso
 42. Lugar o situación del buque en el momento del suceso
 43. Cantidad aproximada, nombre y categoría de la sustancia
 44. Circunstancias de la descarga o escape y observaciones generales

..... Firma del Capitán

Apéndice V

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL (1973)

(NOTA: En el caso de un buque-tanque químico este Certificado irá acompañado por el Certificado exigido en cumplimiento de las disposiciones de la Regla 13 3) del Anexo II del Convenio.)

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del buque	Señal distintiva (número o letra)	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

CERTIFICO:

1. Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 10 del Anexo II del Convenio.
2. Que la inspección ha permitido comprobar que el proyecto, la construcción y el equipo del buque son suficientes para reducir a un mínimo las descargas involuntarias de sustancias nocivas líquidas en el mar.
3. Que, a efectos de aplicación de la Regla 5 del Anexo II del Convenio, la Administración ha aprobado las siguientes disposiciones y procedimientos:

.....
(sigue en la(s) hoja(s) firmada(s) y fechada(s) que se adjunta(n))

Este Certificado tiene validez hasta a reserva de las visitas intermedias que habrán de realizarse a intervalos de

Expedido en
(lugar de expedición del Certificado)

..... 19.....
(firma del funcionario debidamente autorizado
que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la Autoridad expedidora)

Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita en la Regla 10 1) c) del Anexo II del Convenio se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 12 2) y 4) del Anexo II del Convenio se proroga la validez del presente Certificado hasta

Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

ANEXO III

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VÍA MARÍTIMA EN PAQUETES, CONTENEDORES, TANQUES PORTÁTILES Y CAMIONES-CISTERNA O VAGONES-TANQUE

Regla 1. AMBITO DE APLICACIÓN

1) A menos que se disponga expresamente otra cosa, las Reglas del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

2) Este transporte de sustancias perjudiciales estará prohibido a menos que se realice de acuerdo con las disposiciones del presente Anexo.

3) A fin de complementar las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará, o hará publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificación con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por las sustancias perjudiciales.

4) A los efectos del presente Anexo, los recipientes vacíos, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que hayan servido anteriormente para el transporte de sustancias perjudiciales serán tratados como si fueran sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo peligroso para el medio marino.

Regla 2. EMBALAJE

Los embalajes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, resulten mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

Regla 3. MARCADO Y ETIQUETADO

Todo los paquetes, ya sean expedidos por separado, por unidades de carga o en contenedores, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que contengan alguna sustancia perjudicial, irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (a este fin no se utilizarán las denominaciones comerciales) y llevarán también una etiqueta o estarcido que indiquen de forma distintiva que su contenido es peligroso. Para completar esta identificación se podrán emplear otros medios como, por ejemplo, el número asignado por las Naciones Unidas a la sustancia en cuestión.

Regla 4. DOCUMENTACIÓN

1) En todos los documentos relativos al transporte marítimo de sustancias perjudiciales en los que se mencionen esas sustancias se utilizará el nombre técnico correcto de las mismas (no sus nombres comerciales).

2) Los documentos de embarque presentados por el expedidor incluirán un certificado o declaración de que el cargamento cuyo transporte se solicita está debidamente empaquetado, marcado y etiquetado, y en las condiciones de transporte exigidas para que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

3) Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial enumerando las sustancias perjudiciales que haya a bordo y la situación de las mismas. En lugar de esa lista o manifiesto especial se podrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre la situación de todas las sustancias perjudiciales a bordo. El propietario del buque o su agente en tierra conservará también copias de dichos documentos hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido descargadas.

4) En caso de que el buque lleve lista o manifiesto especial, o plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas por el Convenio internacional vigente para la seguridad de la vida humana en el mar, los documentos exigidos a efectos del presente Anexo podrán estar combinados con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen los documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las demás sustancias perjudiciales.

Regla 5. ESTIBA

Las sustancias perjudiciales estarán debidamente estibadas y trincadas, de manera que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino sin disminuir por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6. LIMITACIONES CUANTITATIVAS

Por fundadas razones científicas y técnicas puede hacerse necesario prohibir el transporte de algunas sustancias perjudiciales muy peligrosas para el medio marino o limitar la cantidad de las mismas que se permita transportar en un solo buque. Al determinar la cantidad admisible en estos casos se tendrán en cuenta el tamaño, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje y las propiedades intrínsecas de cada sustancia.

Regla 7. EXCEPCIONES

1) La descarga por echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque estará prohibida a menos que sea necesaria para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar.

2) A reserva de las disposiciones del presente Convenio se tomarán medidas adecuadas, de acuerdo con las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar la expulsión al mar de las aguas de limpieza de derrames, a condición de que el cumplimiento de tales medidas no disminuya la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 8. NOTIFICACIÓN

En relación con sustancias perjudiciales determinadas que pueda designar el Gobierno de una Parte en el Convenio, el Capitán o el propietario del buque, o su agente, notificará a la autoridad portuaria competente la intención de cargar o descargar tales sustancias con 24 horas por lo menos de antelación.

A N E X O I V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

Regla 1. DEFINICIONES

A los efectos de este Anexo:

- 1) Por "buque nuevo" se entiende:
 - a) un buque cuyo contrato de construcción se formaliza, o de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción, en la fecha de entrada en vigor de este Anexo o posteriormente; o
 - b) un buque cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos tres años o más después de la fecha de entrada en vigor de este Anexo.
- 2) Por "buque existente" se entiende un buque que no es un buque nuevo.
- 3) Por "aguas sucias" se entiende:

- a) desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC;
- b) desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
- c) desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos;
- d) otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

4) Por "tanque de retención" se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias.

5) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente; a:

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este

latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este

latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este

latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este

latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este

latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

Regla 2. AMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a:

- a) i) Los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 200 toneladas;
- ii) Los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas;
- iii) Los buques nuevos que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas; y a
- b) i) Los buques existentes cuyo arqueo bruto sea superior a 200 toneladas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo;
- ii) Los buques existentes cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo; y a
- iii) Los buques existentes que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo.

Regla 3. VISITAS

- 1) Todo buque que esté sujeto a las disposiciones del presente Anexo y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, será objeto de las visitas que se especifican a continuación;
- a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 4 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección del mismo para garantizar que:
 - i) si el buque está equipado con una instalación para el tratamiento de las aguas sucias, dicha instalación cumple las prescripciones operativas estipuladas de acuerdo con las normas y los métodos de ensayo elaborados por la Organización;

- ii) si el buque está dotado de una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, dicha instalación es de un tipo homologado por la Administración;
- iii) si el buque está equipado con un tanque de retención, dicho tanque tiene capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo del mismo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido; y que
- iv) el buque está dotado de un conducto que corra hacia el exterior en forma adecuada para descargar las aguas sucias en las instalaciones de recepción y que dicho conducto está provisto de una conexión universal a tierra conforme a lo prescrito en la Regla 11 del presente Anexo.

Esta visita permitirá asegurarse de que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.

- b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que los equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con lo preceptuado por las Reglas 7 2) ó 4) del presente Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente Anexo.

3) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

4) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

Regla 4. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

1) A todo buque que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, una vez visitado de acuerdo con las disposiciones de la Regla 3 del presente Anexo, se le expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973).

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del Certificado.

Regla 5. EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO

1) El Gobierno de una Parte en el Convenio puede, a requerimiento de la Administración, hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con el presente Anexo.

2) Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

3) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la Regla 4 del presente Anexo.

4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

Regla 6. MODELO DEL CERTIFICADO

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas.

Regla 7. VALIDEZ DEL CERTIFICADO

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se expedirá para un período de validez estipulado por la Administración; este período no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla.

2) Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometido a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esa prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un período superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales prescritos, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.

7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

Regla 8. DESCARGA DE AGUAS SUCIAS

1) A reserva de las disposiciones de la Regla 9 del presente Anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración, de acuerdo con la Regla 3 1) a),

- o a distancia mayor de 12 millas marinas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a velocidad no menor de 4 nudos. Dicho régimen de descarga será aprobado por la Administración basándose en normas elaboradas por la Organización; o
- b) que el buque utilice una instalación para el tratamiento de las aguas sucias que haya sido certificada por la Administración en el sentido de que cumple las prescripciones operativas mencionadas en la Regla 3 1) a) i) del presente Anexo, y
- i) que se consignen en el Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) los resultados de los ensayos a que fue sometida la instalación;
 - ii) que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione decoloración, en las aguas circundantes; o
- c) que el buque se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado y esté descargando aguas sucias cumpliendo prescripciones menos rigurosas que pudiera implantar dicho Estado.
- 2) Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicarán las prescripciones de descarga más rigurosas.

Regla 9. EXCEPCIONES

La Regla 8 del presente Anexo no se aplicará:

- a) a la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar;
- b) a la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por un buque, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

Regla 10. INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 2) Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuadas.

Regla 11. CONEXIÓN UNIVERSAL A TIERRA

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

Dimensionado universal de bridas para conexiones de descarga

<i>Descripción</i>	<i>Dimensión</i>
Diámetro exterior	210 milímetros
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos ..	170 milímetros
Ranuras en la brida	4 agujeros de 18 mm. de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 18 mm. de ancho
Espesor de la brida	16 milímetros
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	4 de 16 mm. de diámetro y de longitud adecuada

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/cm².

Para los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 metros, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 38 milímetros.

Apéndice del Anexo IV

MODELO DE CERTIFICADO

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS (1973)**

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(Título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

<i>Nombre del buque</i>	<i>Señal distintiva (número o letra)</i>	<i>Puerto de matrícula</i>	<i>Arqueo bruto</i>	<i>Número de personas que el buque está autorizado a transportar</i>

Buque nuevo/existente*

Fecha del contrato de construcción

Fecha en que se puso la quilla o en que estuvo el buque en fase análoga de construcción

Fecha de entrega

CERTIFICO:

1) Que el buque está equipado con una instalación de tratamiento de aguas sucias/un desmenzador/un tanque de retención y conducto de descarga conforme a lo dispuesto en los incisos i) a iv) de la Regla 3 1 a) del Anexo IV del Convenio según se indica a continuación:

**a) Descripción de la instalación para el tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación

Nombre del fabricante

La instalación de tratamiento de aguas sucias está homologada por la Administración y se ajusta a las siguientes normas en materia de efluentes***

* Táchese la designación que no corresponda.

** Táchese según proceda.

*** Se indicarán los parámetros correspondientes.

*b) Descripción del desmenuzador:

Tipo de desmenuzador

Nombre del fabricante

Calidad de las aguas sucias después de la desinfección

*c) Descripción de los equipos del tanque de retención:

Capacidad total del tanque de retención m³

Emplazamiento

d) Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción provisto de conexión universal a tierra.

2) Que el buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 3 del Anexo IV del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a la prevención de la contaminación por aguas sucias, y que la inspección ha permitido comprobar que el equipo del buque y el estado del mismo son satisfactorios en todos los aspectos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo IV del citado Convenio.

Este Certificado tiene validez hasta

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

..... 19.....
 (firma del funcionario que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según proceda,
 de la Autoridad expedidora)

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 7 2) y 4) del Anexo IV del Convenio,
 la validez del presente Certificado se prorroga hasta

.....

Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

* Táchese según proceda.

ANEXO V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES*Regla 1. DEFINICIONES*

A los efectos del presente Anexo:

1) Por "basuras" se entiende toda clase de restos de víveres — salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo — así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros Anexos del presente Convenio.

2) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto de latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a:

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este

latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este

latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este

latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este

latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este

latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

3) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras. Son zonas especiales las enumeradas en la Regla 5 del presente Anexo.

Regla 2. AMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones de este Anexo se aplicarán a todos los buques.

Regla 3. DESCARGA DE BASURAS FUERA DE LAS ZONAS ESPECIALES

1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 4, 5 y 6 del presente Anexo:

- a) se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabuyería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura;
- b) las basuras indicadas a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de:
 - i) 25 millas marinas, cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar;
 - ii) 12 millas marinas, cuando se trate de los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estilo;

c) las basuras indicadas en el inciso ii) del apartado b) de la presente Regla podrán ser echadas al mar siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y ello se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 3 millas marinas. Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

2) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

Regla 4. PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA LA ELIMINACIÓN DE BASURAS

1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente Anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.

2) Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

Regla 5. ELIMINACIÓN DE BASURAS EN LAS ZONAS ESPECIALES

1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "zona de los Golfos", según se definen a continuación:

- a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5°36' W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.
- b) Por zona del mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44'8 N.
- c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41° N.
- d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°8'5 N, 43°19'6 E) y Husn Murad (12°40'4 N, 43°30'2 E).
- e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) y Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

2) A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo:

- a) se prohíbe echar al mar:
 - i) toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabuyería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y
 - ii) todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;
- b) los restos de comidas se echarán al mar tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

3) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

4) Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:

- a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.
- b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta Regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
- c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta Regla.

Regla 6. EXCEPCIONES

Las Reglas 3, 4 y 5 del presente Anexo no se aplicarán:

- a) a la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar;
- b) al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame;
- c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

Regla 7. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2) Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

For the Government of the Commonwealth of Australia:
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :
От имени Правительства Австралийского Союза:
Por el Gobierno del Commonwealth de Australia:

[JOHN I. ARMSTRONG]¹

For the Government of the Republic of Austria:
Pour le Gouvernement de la République d'Autriche :
От имени Правительства Республики Австрии:
Por el Gobierno de la República de Austria:

For the Government of the Commonwealth of the Bahamas:
Pour le Gouvernement du Commonwealth des Bahamas :
От имени Правительства Багамского Союза:
Por el Gobierno del Commonwealth de las Bahamas:

For the Government of the State of Bahrain:
Pour le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn :
От имени Правительства Государства Бахрейн:
Por el Gobierno del Estado de Bahrein:

For the Government of the Republic of Bolivia:
Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :
От имени Правительства Республики Боливии:
Por el Gobierno de la República de Bolivia:

For the Government of the Republic of Botswana:
Pour le Gouvernement de la République du Botswana :
От имени Правительства Республики Ботсвана:
Por el Gobierno de la República de Botswana:

For the Government of the Federative Republic of Brazil:
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :
От имени Правительства Федеративной Республики Бразилии:
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

[SÉRGIO CORRÊA DA COSTA]

Ad referendum of the Brazilian Congress²

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the International Maritime Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation maritime internationale.

² *Ad referendum* du Congrès brésilien.

For the Government of the People's Republic of Bulgaria:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :
От имени Правительства Народной Республики Болгарии:
Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria:

[A. YANKOV]

Subject to approval¹

For the Government of the Democratic People's Republic of Korea:
Pour le Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée :
От имени Правительства Корейской Народной Демократической Республики:
Por el Gobierno de la República Popular Democrática de Corea:

For the Government of the People's Democratic Republic of Yemen:
Pour le Gouvernement de la République démocratique populaire du Yémen :
От имени Правительства Народной Демократической Республики Йемен:
Por el Gobierno de la República Democrática Popular del Yemen:

For the Government of the Kingdom of Denmark:
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :
От имени Правительства Королевства Дании:
Por el Gobierno del Reino de Dinamarca:

Subject to ratification²

[E. KRISTIANSEN]

For the Government of the Dominican Republic:
Pour le Gouvernement de la République Dominicaine :
От имени Правительства Доминиканской Республики:
Por el Gobierno de la República Dominicana:

For the Government of the Empire of Ethiopia:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Ethiopie :
От имени Правительства Эфиопской Империи:
Por el Gobierno del Imperio de Etiopía:

For the Government of Fiji:
Pour le Gouvernement de Fidji :
От имени Правительства Фиджи:
Por el Gobierno de Fiji:

¹ Sous réserve d'approbation.

² Sous réserve de ratification.

For the Government of the Republic of Finland:
Pour le Gouvernement de la République de Finlande :
От имени Правительства Республики Финляндии:
Por el Gobierno de la República de Finlandia:

For the Government of the French Republic:
Pour le Gouvernement de la République française :
От имени Правительства Французской Республики:
Por el Gobierno de la República Francesa:

Sous réserve d'approbation¹

[M. JACQUIER]

For the Government of the Gabonese Republic:
Pour le Gouvernement de la République gabonaise :
От имени Правительства Габонской Республики:
Por el Gobierno de la República Gabonesa:

For the Government of the Republic of The Gambia:
Pour le Gouvernement de la République de Gambie :
От имени Правительства Республики Гамбии:
Por el Gobierno de la República de Gambia:

For the Government of the German Democratic Republic:
Pour le Gouvernement de la République démocratique allemande :
От имени Правительства Германской Демократической Республики:
Por el Gobierno de la República Democrática Alemana:

Subject to its ratification²

[HEINZ RENTNER]

For the Government of the Federal Republic of Germany:
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :
От имени Правительства Федеративной Республики Германии:
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania:

[Subject to ratification]²

[KARL GÜNTHER VON HASE]
[Dr. BREUER]

¹ Subject to approval.

² Sous réserve de ratification.

For the Government of the Empire of Iran:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran :
От имени Правительства Ираиской Империи:
Por el Gobierno del Imperio del Irán:

For the Government of the Republic of Iraq:
Pour le Gouvernement de la République d'Irak :
От имени Правительства Республики Ирак:
Por el Gobierno de la República del Irak:

For the Government of Ireland:
Pour le Gouvernement de l'Irlande :
От имени Правительства Ирландии:
Por el Gobierno de Irlanda:

[SEÁN GAYNOR]

Subject to ratification¹

For the Government of the State of Israel:
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël :
От имени Правительства Государства Израиль:
Por el Gobierno del Estado de Israel:

For the Government of the Italian Republic:
Pour le Gouvernement de la République italienne :
От имени Правительства Итальянской Республики:
Por el Gobierno de la República Italiana:

[R. MANZINI]

Subject to ratification¹

For the Government of the Republic of the Ivory Coast:
Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :
От имени Правительства Республики Берега Слоновой Кости:
Por el Gobierno de la República de la Costa de Marfil:

For the Government of Jamaica:
Pour le Gouvernement de la Jamaïque :
От имени Правительства Ямайки:
Por el Gobierno de Jamaica:

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of Japan:
Pour le Gouvernement du Japon :
От имени Правительства Японии:
Por el Gobierno del Japón:

For the Government of the Kingdom of Nepal:
Pour le Gouvernement du Royaume du Népal :
От имени Правительства Королевства Непал:
Por el Gobierno del Reino de Nepal:

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
От имени Правительства Нидерландского Королевства:
Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos:

[D. V. SCHAAFSMA]

Subject to ratification¹

For the Government of New Zealand:
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
От имени Правительства Новой Зеландии:
Por el Gobierno de Nueva Zelandia:

For the Government of the Republic of Nicaragua:
Pour le Gouvernement de la République du Nicaragua :
От имени Правительства Республики Никарагуа:
Por el Gobierno de la República de Nicaragua:

For the Government of the Republic of the Philippines:
Pour le Gouvernement de la République des Philippines :
От имени Правительства Филиппинской Республики:
Por el Gobierno de la República de Filipinas:

For the Government of the Polish People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
От имени Правительства Польской Народной Республики:
Por el Gobierno de la República Popular Polaca:

Subject to ratification¹

[R. PIETRASZEK]

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Portuguese Republic:
Pour le Gouvernement de la République portugaise :
От имени Правительства Португальской Республики:
Por el Gobierno de la República Portuguesa:

For the Government of the State of Qatar:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar :
От имени Правительства Государства Катар:
Por el Gobierno del Estado de Qatar:

For the Government of the Republic of Singapore:
Pour le Gouvernement de la République de Singapour :
От имени Правительства Республики Сингапур:
Por el Gobierno de la República de Singapur:

For the Government of the Somali Democratic Republic:
Pour le Gouvernement de la République démocratique somalie :
От имени Правительства Демократической Сомалийской Республики:
Por el Gobierno de la República Democrática Somalí:

For the Government of the Republic of South Africa:
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :
От имени Правительства Южно-Африкаиской Республики:
Por el Gobierno de la República de Sudáfrica:

For the Government of the Spanish State:
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol :
От имени Правительства Испанского Государства:
Por el Gobierno del Estado Español:

[MANUEL FRAGA IRIBARNE]

Subject to ratification¹

For the Government of the Republic of Sri Lanka:
Pour le Gouvernement de la République de Sri Lanka :
От имени Правительства Республики Шри Лаика:
Por el Gobierno de la República de Sri Lanka:

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Democratic Republic of the Sudan:
Pour le Gouvernement de la République démocratique du Soudan :
От имени Правительства Суданской Демократической Республики:
Por el Gobierno de la República Democrática del Sudán:

For the Government of the Kingdom of Swaziland:
Pour le Gouvernement du Royaume du Souaziland :
От имени Правительства Королевства Свазиленд:
Por el Gobierno del Reino de Swazilandia:

For the Government of the Kingdom of Sweden:
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :
От имени Правительства Королевства Швеции:
Por el Gobierno del Reino de Suecia:

[BENGT ÅKERRÉN]

Subject to ratification¹

For the Government of the Republic of Turkey:
Pour le Gouvernement de la République turque :
От имени Правительства Республики Турции:
Por el Gobierno de la República de Turquía:

For the Government of the Republic of Uganda:
Pour le Gouvernement de la République de l'Ouganda :
От имени Правительства Республики Уганда:
Por el Gobierno de la República de Uganda:

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine :
От имени Правительства Украинской Советской Социалистической
Республики:
Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Ucrania:

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
От имени Правительства Союза Советских Социалистических Республик:
Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

[N. LUNKOV]

С оговоркой — эта ковенция подлежит принятию
Правительством СССР¹

For the Government of the United Arab Emirates:
Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :
От имени Правительства Объединенных Арабских Эмиратов:
Por el Gobierno de los Emiratos Arabes Unidos:

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du
Nord :
От имени Правительства Соединенного Королевства Великобритании и
Северной Ирландии:
Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

Subject to ratification²

[J. N. ARCHER]

For the Government of the United States of America:
Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :
От имени Правительства Соединенных Штатов Америки:
Por el Gobierno de los Estados Unidos de América:

Subject to ratification²

[W. M. BENKERT]

For the Government of the Republic of the Upper Volta:
Pour le Gouvernement de la République de Haute-Volta :
От имени Правительства Республики Верхняя Вольта:
Por el Gobierno de la República del Alto Volta:

¹ Subject to acceptance by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics — Sous réserve d'acceptation par le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

² Sous réserve de ratification.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION, ACCESSION (a) OR APPROVAL (AA)

DENMARK (a)

With the following reservation:

... "The accession of Denmark is ... until further notice, subject to reservation with regard to the obligations of Greenland and the Faroe Islands under the Protocol."

and a statement that:

"The decision on Denmark's accession was taken in accordance with the recommendation of the Council of the European Communities of June 26, 1978, concerning the ratification of Conventions on Safety in Shipping."

FRANCE (AA)

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

French ships cannot be subject to the provisions of Regulation 10 (paragraphs 2 and 3), as regards the Mediterranean Sea area only, and of Regulation 12 of Annex I except when they have called at ports provided with the facilities required by those provisions.

Moreover, French ships cannot be fitted with the equipment provided for in Regulation 16 of the same Annex until such time as such equipment is actually available.

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION, DE L'ADHÉSION (a) OU DE L'APPROBATION (AA)

DANEMARK (a)

Avec la réserve suivante :

« L'adhésion du Danemark est sujette, jusqu'à nouvel avis, à une réserve en ce qui concerne les obligations du Groenland et des îles Féroé aux termes du Protocole. »

ainsi que de la déclaration ci-après :

« La décision du Danemark d'adhérer (au Protocole) a été prise conformément à la recommandation que le Conseil des communautés européennes a formulée le 26 juin 1978 au sujet de la ratification des conventions sur la sécurité des transports maritimes. »

FRANCE (AA)

« Les navires français ne pourront être soumis aux dispositions des règles 10 (paragraphe 2 et 3) en ce qui concerne la seule zone de la Méditerranée, et 12 de l'Annexe I que lorsqu'ils auront touché des ports pourvus des installations prévues par ces dispositions.

D'autre part les navires français ne pourront être pourvus des équipements prévus à la règle 16 de la même annexe que lorsque ceux-ci seront effectivement disponibles. »

¹ Translation supplied by the International Maritime Organization.

² Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale.

JAPAN (a)

“In giving effect to the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 in accordance with the Protocol of 1978 relating thereto, Japan reserves the right:

- (1) To discharge its obligations under the provisions of Annex I to the Convention in accordance with the recommendations in the Circulars issued by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization (MEPC/Circ.97 and MEPC/Circ.99) on the implementation of the said provisions; and
- (2) To discharge its obligations under the provisions of Regulation 13(3), Appendix II and Appendix V of Annex II to the Convention in accordance with recommendations in the documents, similar in nature to the Circulars referred to in paragraph (1), which shall be adopted by the Marine Environment Protection Committee on the implementation of the said provisions and Appendices.”

NETHERLANDS (AA)

“1. Since the Government of the Kingdom of the Netherlands acknowledges that full compliance with the discharge requirements of Annex I by ships is contingent upon the availability of adequate facilities for oily wastes

JAPON (a)

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

Donnant effet aux dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires conformément au Protocole de 1978 y relatif, le Japon se réserve le droit :

- 1) De s'acquitter de ses obligations en vertu des dispositions de l'Annexe I de la Convention conformément aux recommandations figurant dans les circulaires diffusées par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (MEPC/Circ.97 et MEPC/Circ.99) sur la mise en œuvre desdites dispositions; et
- 2) De s'acquitter de ses obligations en vertu des dispositions du paragraphe 3 de la règle 13, de l'appendice II et de l'appendice V de l'annexe II de la Convention conformément aux recommandations énoncées dans les documents, de même nature que les circulaires mentionnées au paragraphe 1, qui seront adoptées par le Comité de la protection du milieu marin sur la mise en œuvre desdites dispositions et desdits appendices.

PAYS-BAS (AA)

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

1. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas reconnaît que les navires pourront satisfaire à tous égards aux prescriptions de l'annexe I en matière de rejet si et seulement si des installations adéquates de réception des dé-

¹ Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale.

² Translation supplied by the International Maritime Organization.

as called for by the said Annex, it expresses its deep concern regarding the present inadequacy of such facilities in many ports of the world;

“2. The provisions of Annex I will be implemented in compliance with the recommendations as contained in the circulars issued by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization, under numbers MEPC/Circ.97 and MEPC/Circ.99.”

*UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN
IRELAND*

[The Government of the United Kingdom] “. . . [reserves] the right not to apply the said Protocol in respect of any territory for whose international relations the Government of the United Kingdom is responsible until three months after the date on which the Government of the United Kingdom notify the Secretary-General of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization that the said Protocol shall apply in respect of any such territory.”

chets d'hydrocarbures sont disponibles, comme l'exige ladite annexe, et se déclare vivement préoccupé par le fait qu'à l'heure actuelle, ces installations ne sont pas suffisantes dans de nombreux ports du monde;

2. Les dispositions de l'annexe I seront appliquées conformément aux recommandations formulées dans les circulaires diffusées par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale sous les cotes MEPC/Circ.97 et MEPC/Circ.99.

*ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU
NORD*

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

[Le Gouvernement du Royaume-Uni] ... [se réserve] le droit de ne pas appliquer ledit protocole à l'égard de tout territoire dont il est chargé des relations internationales pendant un délai de trois mois après la date à laquelle le Gouvernement du Royaume-Uni aura notifié au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime que ledit protocole s'applique à l'égard dudit territoire.

¹ Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale.

² Translation supplied by the International Maritime Organization.

DECLARATION RECTIFYING THE
DECLARATION MADE BY
FRANCE UPON APPROVAL¹

Received on:

11 August 1982

FRANCE

[TRANSLATION² — TRADUCTION³]

As far as the Mediterranean Sea area only is concerned, the provisions of Regulation 10 (paragraph 2) of Annex I of the Convention can be applied to tankers engaged in voyages within the Mediterranean only if such tankers are proceeding to a port equipped with the reception facilities required by Regulation 12 of the Convention. The second paragraph of the declaration is deleted.

DÉCLARATION RECTIFICATIVE
À LA DÉCLARATION FAITE PAR
LA FRANCE LORS DE L'APPRO-
BATION¹

Reçue le :

11 août 1982

FRANCE

« En ce qui concerne la seule zone de la Méditerranée, les dispositions de la règle 10 (paragraphe 2) de l'Annexe I de la Convention ne pourront être appliquées aux navires-citernes effectuant des voyages internes à la Méditerranée que dans la mesure où ces navires auront pour destination un port qui sera pourvu des installations de réception prévues par la règle 12 de la Convention. Le deuxième paragraphe de la déclaration est supprimé. »

¹ See p. 320 of this volume.

² Translation supplied by the International Maritime Organization.

³ Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale.

¹ Voir p. 320 du présent volume.

DECLARATION RELATING TO
THE DECLARATION MADE
UPON RATIFICATION BY THE
FEDERAL REPUBLIC OF GER-
MANY CONCERNING THE AP-
PLICATION TO BERLIN (WEST)¹

DÉCLARATION RELATIVE À LA
DÉCLARATION FORMULÉE
LORS DE LA RATIFICATION PAR
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE CONCERNANT
L'APPLICATION À BERLIN-
OUEST¹

Received on:

20 December 1982

UNION OF SOVIET SOCIALIST RE-
PUBLICS

Reçue le :

20 décembre 1982

UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIA-
LISTES SOVIÉTIQUES

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«В соответствии с Четырехсторонним соглашением от 3 сентября 1971 года (приложение IV АВ, пункт 2b) ФРГ не имеет права распространять на Западный Берлин международные соглашения и договоренности, заключаемые ею, которые затрагивают вопросы статуса и безопасности. Конвенции по поиску и спасанию на море и по предотвращению загрязнения с судов, как видно из их содержания, относятся именно к такого рода соглашениям.

В указанных конвенциях регулируются вопросы, относящиеся к деятельности государств-участников в рамках их юрисдикции или контроля.

Конвенция по предотвращению загрязнения с судов предусматривает принятие государствами-участниками надлежащих мер по обеспечению соблюдения положений Конвенции в отношении судов, эксплуатирующихся под управлением их правительств или же плавающих под их флагом, «в отношении стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой поверхности и недр примыкающего к берегу морского дна, над которыми прибрежное государство осуществляет суверенные права». Правительства государств-участников устанавливают санкции за нарушение положений Конвенции и возбуждают преследование в отношении предполагаемого нарушения «в соответствии со своим законодательством».

Совершенно очевидно, что ФРГ не может принимать подобных обязательств в отношении Западного Берлина, поскольку, как известно, Западный Берлин не является составной частью ФРГ и не управляется ею.

С учетом вышеизложенного советская сторона рассматривает сделанные правительством Федеративной Республики Германии при сдаче ратификационных грамот конвенций заявления о распространении их действия на Западный Берлин как неправомерные и не имеющие юридической силы».

¹ See United Nations, *Treaty Series*, vol. 1340, p. 62.

¹ Voir p. 4 du présent volume.

[TRANSLATION¹]

In accordance with the Quadripartite Agreement of 3 September 1971² (Annex IV AB, paragraph 2(b)) the Federal Republic of Germany has no right to extend to West Berlin international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany affecting matters of security and status. The . . . MARPOL Convention relate[s], as is seen from [its] contents, to just that sort of agreement.

The said Convention[s] regulate[s] matters relating to the activities of States Parties within the limits of their jurisdiction or control.

The MARPOL Convention provides for States Parties to take appropriate measures to ensure compliance with the provisions of the Convention with respect to ships operating under the authority of their Governments or flying their flag "with respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights".

The Governments of States Parties establish sanctions for violation of the requirements of the Convention and bring proceedings in respect of an alleged violation "in accordance with [their] law".

It is quite obvious that the Federal Republic of Germany cannot assume such obligations in respect of West Berlin because, as is known, West Berlin is not a constituent part of the Federal Republic of Germany and is not governed by it.

Bearing in mind the above, the USSR considers the statement[s] made by the

¹ Translation supplied by the International Maritime Organization.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

[TRADUCTION¹]

Aux termes de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971² (annexe IV AB, paragraphe 2, b), la République fédérale d'Allemagne n'a nullement le droit d'étendre à Berlin-Ouest des accords et des arrangements internationaux qu'elle a conclus et qui ont trait aux questions de sécurité et de statut. Or, ainsi qu'en témoigne [sa] teneur, ... la Convention MARPOL constitue[nt] précisément [un] accord[s] de cette nature.

[La]dite[s] Convention[s] [régit] les questions relatives aux activités des États Parties dans les limites de leur juridiction ou de leur contrôle.

La Convention MARPOL prévoit que les États Parties prennent les mesures requises pour que les dispositions de la Convention soient appliquées aux navires qui sont exploités sous l'autorité de leurs gouvernements ou qui battent leur pavillon « 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 ». Les Gouvernements des États Parties prévoient des sanctions en cas d'infraction aux dispositions de la Convention et engagent des poursuites pour l'infraction présumée, « conformément à [leur] législation ».

La République fédérale d'Allemagne ne peut manifestement pas prendre de telles obligations en ce qui concerne Berlin-Ouest étant donné que, comme on le sait, Berlin-Ouest n'est pas une partie intégrante de la République fédérale d'Allemagne et ne relève pas de sa juridiction.

En raison des considérations ci-dessus, l'URSS juge illégale[s] et dé-

¹ Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.

Government of the Federal Republic of Germany in depositing [an] Instrument[s] of Ratification to the Convention[s] extending [its] application to West Berlin as unlawful and void of legal force.

pourvue[s] de toute valeur juridique [la] déclaration[s] qui [a] été faite[s] par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne lors du dépôt [d'un] instrument[s] de ratification [de la] Convention[s], et qui vise à étendre l'application de celle[s]-ci à Berlin-Ouest.

DECLARATIONS CONCERNING
THE DECLARATION MADE
BY THE UNION OF SOVIET SO-
CIALIST REPUBLICS WITH
RESPECT TO THE APPLICATION
TO BERLIN (WEST)¹

Received on:

19 May 1983

FRANCE

UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRE-
LAND

UNITED STATES OF AMERICA

“In a communication to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, which is an integral part (Annex IV A) of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971, the Governments of France, the United Kingdom and the United States, without prejudice to the maintenance of their rights and responsibilities relating to the representation abroad of the interests of the Western Sectors of Berlin, confirmed that, provided that matters of status and security are not affected and provided that the extension is specified in each case, international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany may be extended to the Western Sectors of Berlin in accordance with established procedures. For its part, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, in a communication to the Governments of the Three Powers which is similarly an integral part (Annex IV B) of the Quadripartite Agreement, affirmed that it would raise no objections to such extension.

¹ See p. 324 of this volume.

DÉCLARATIONS CONCERNANT
LA DÉCLARATION FAITE PAR
L'UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES EN
CE QUI CONCERNE L'APPLI-
CATION À BERLIN-OUEST¹

Reçues le :

19 mai 1983

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FRANCE

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRE-
TAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

« Dans une communication au Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui fait partie intégrante (annexe IV A) de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971, les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis, sans préjudice du maintien de leurs droits et obligations en ce qui concerne la représentation à l'étranger des intérêts des secteurs occidentaux de Berlin, ont confirmé que, à condition que les questions de sécurité et de statut ne soient pas affectées, et conformément aux procédures établies, les accords et arrangements internationaux conclus par la République fédérale d'Allemagne pourraient être étendus aux secteurs occidentaux de Berlin à condition que l'extension de ces accords et arrangements soit précisée dans chaque cas. De son côté, le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, dans une communication adressée aux gouvernements des trois Puissances, qui fait de la même manière partie intégrante (annexe IV B) de l'Accord quadripartite, a affirmé qu'il n'élèverait pas d'objection contre des extensions prononcées dans de telles conditions.

¹ Voir p. 324 du présent volume.

“The established procedures referred to above, which were endorsed in the Quadripartite Agreement, are designed *inter alia* to afford the authorities of the Three Powers the opportunity to ensure that international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany which are to be extended to the Western Sectors of Berlin are extended in such a way that matters of status and security are not affected.

“When authorizing the extension of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979,¹ to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers took such steps as were necessary to ensure that matters of security and status were not affected. Accordingly, the validity of the Berlin declaration made by the Federal Republic of Germany in accordance with established procedures is unaffected and the application of the MARPOL Convention and related Protocol and the International Convention on Maritime Search and Rescue to the Western Sectors of Berlin continues in full force and effect.”

3 June 1983

GERMANY, FEDERAL REPUBLIC OF

“By its note of 19 May 1983 . . . , the Government of the United Kingdom answered the assertions made in the communications referred to above. The Government of the Federal Republic of Germany, on the basis of the legal situa-

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1405, No. I-23489.

« Les procédures établies auxquelles il est fait référence ci-dessus, qui ont été approuvées dans le cadre de l'Accord quadripartite, ont notamment pour objet de donner aux autorités des trois Puissances la possibilité de faire en sorte que les accords et arrangements internationaux conclus par la République fédérale d'Allemagne qui doivent être étendus aux secteurs occidentaux de Berlin sont étendus de manière à ne pas affecter les questions de sécurité et de statut.

« Lorsqu'elles ont autorisé l'extension aux secteurs occidentaux de Berlin de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes¹, les autorités des trois Puissances ont pris les mesures nécessaires pour faire en sorte que les questions de sécurité et de statut ne soient pas affectées. En conséquence, la validité de la déclaration sur Berlin faite par la République fédérale d'Allemagne conformément aux procédures établies n'est pas affectée et l'application dans les secteurs occidentaux de Berlin de la Convention MARPOL et du Protocole y relatif, ainsi que de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, demeure en pleine vigueur et effet. »

3 juin 1983

ALLEMAGNE, RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'

« Par sa note du 19 mai 1983 . . . , le Gouvernement du Royaume-Uni a répondu aux affirmations contenues dans les communications mentionnées plus haut. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, sur la base

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1405, n° I-23489.

tion set out in the note of 19 May 1983 wishes to confirm that the application to Berlin (West) of the above-mentioned conventions extended by it under the established procedures continues in full force and effect.

“The Government of the Federal Republic of Germany wishes to point out that the absence of a response to further communications of a similar nature should not be taken to imply any change of its position in this matter.”

de la situation juridique décrite dans la note du 19 mai 1983, tient à confirmer que l'instrument susmentionné, dont il a étendu l'application à Berlin-Ouest conformément aux procédures établies, continue d'y être pleinement en vigueur.

« Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne tient à signaler que l'absence de réponse de sa part à de nouvelles communications de même nature ne devra pas être interprétée comme signifiant un changement de position en la matière. »

DECLARATIONS CONCERNING
THE RECTIFYING DECLARA-
TION MADE BY FRANCE¹

Received on:

23 July 1983

SWEDEN

“I am under instruction to state that the declaration, as corrected by the aforementioned communication, is regarded by the Swedish Government, as was the declaration in its original version, as a reservation which is not in conformity with paragraph 1 of article 14 of the 1973 convention, nor compatible with the object and purpose of MARPOL 73/78. The Swedish Government, therefore, is unable to accept the declaration made by the French Government.”

12 August 1983

NORWAY

“With reference to PMP/Circ.15 dated 13 August 1982 containing a communication from the Government of France concerning the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78), I am instructed to inform you that the Government of Norway has taken due note of the communication, which is understood to be a declaration on the part of the Government of France and not a reservation to the provisions of the Convention with the legal consequence such a formal reservation would have had, if reservations to Annex I had been admissible.”

DÉCLARATIONS CONCERNANT
LA DÉCLARATION RECTIFICA-
TIVE FAITE PAR LA FRANCE¹

Reçues le :

23 juillet 1983

SUÈDE

« Je suis chargé de faire connaître que le Gouvernement suédois considère la déclaration telle qu'elle a été rectifiée par la communication susmentionnée, de même que la déclaration initiale, comme étant une réserve qui n'est ni conforme au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention de 1973 ni compatible avec les objectifs de MARPOL 73/78. En conséquence, le Gouvernement suédois ne peut accepter la déclaration faite par le Gouvernement français. »

12 août 1983

NORVÈGE

« S'agissant de la communication du Gouvernement français concernant le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78), qui a été diffusée par la circulaire PMP/Circ.15 datée du 13 août 1982, je suis chargé de vous informer que le Gouvernement norvégien a pris bonne note de cette communication, qui est considérée comme une déclaration faite par le Gouvernement français et non comme une réserve aux dispositions de la Convention, avec les conséquences juridiques qu'aurait eues une réserve en bonne et due forme, si des réserves à l'égard de l'Annexe I avaient été recevables. »

¹ See p. 323 of this volume.

¹ Voir p. 323 du présent volume.

ANNEX A

***Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations***

ANNEXE A

***Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

ANNEX A — ANNEXE A

No. 1374. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON ON 5 APRIL 1950¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ROUTE SCHEDULES ANNEXED TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED.¹ LONDON, 12 JANUARY AND 6 APRIL 1983

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 1 December 1983.

I

571.45

The Swiss Ambassador presents his compliments to Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs and, with reference to the air services consultations held in Berne on 13th and 14th December 1982 between the aeronautical authorities of Switzerland and the United Kingdom with a view to modifying the route schedules of the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the United Kingdom for Air Services between and beyond their Territories of 5th April 1950,¹ has the honour to propose, under article 9 of the said agreement, the following amendments:

SCHEDULE I

Routes to be served by the designated airlines of Switzerland:

Route 3

For "Tokyo" substitute "Manila-Seoul-Tokyo".

SCHEDULE II

Routes to be served by the designated airlines of the United Kingdom:

Route 3

Substitute:

3 "Points in the United Kingdom-Zurich or Geneva-a point in Turkey-Tel Aviv or Beirut or Damascus or Cairo-a point in Iraq-Kuwait-Bahrain or Doha or Dubai or Abu Dhabi or Muscat-a point in Iran-a point in Pakistan-points in India-Dhaka-Rangoon-Bangkok-Kuala Lumpur-Singapore-Brunei-Hong Kong-Peking-Seoul-Manila-Osaka-Tokyo-Jakarta-Port Moresby-points in Australia-points in New Zealand".

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 99, p. 107, and annex A in volumes 310, 360 and 1160.

² Came into force on 6 April 1983, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

Route 4

For "points in Rhodesia" substitute "points in Zimbabwe".

Add Route 5:

5 "Hong Kong–Bangkok–Kuala Lumpur—a point in India or Pakistan or Sri Lanka—a point in the United Arab Emirates or Bahrain–Frankfurt–Paris—a point in Switzerland–Paris–Frankfurt."

This note and that with the same wording which the Secretary of State is requested kindly to address to the Ambassador shall constitute formal confirmation as provided for in article 9 of the Agreement; the modifications shall enter into force on the date of the said reply from the Secretary of State.

The Swiss Ambassador avails himself of this opportunity to express to Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs the assurance of his highest consideration.

London, 12th January 1983

II

MRA 184/66

Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs presents his compliments to the Swiss Ambassador, and has the honour to acknowledge receipt of his Note 571.45 of 12 January 1983 which reads as follows:

[*See note I*]

In reply, the Secretary of State has the honour to confirm that the proposals set out in that Note are acceptable to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland who therefore agree that that Note, and this reply, shall constitute formal confirmation by the two Governments, for the purposes of Article 9 of the Agreement, of the amendments agreed by their respective aeronautical authorities and which shall enter into force today.

The Secretary of State avails himself of this opportunity to express to His Excellency, the Swiss Ambassador, the assurance of his highest consideration.

Foreign and Commonwealth Office

London, 6 April 1983

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1374. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À LONDRES LE 5 AVRIL 1950¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LES TABLEAUX DE ROUTES ANNEXÉS À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TELS QUE MODIFIÉS¹. LONDRES, 12 JANVIER ET 6 AVRIL 1983

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 1^{er} décembre 1983.

I

571.45

L'Ambassadeur de Suisse présente ses compliments au Secrétaire d'Etat principal aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth de Sa Majesté et, se référant aux consultations sur les services aériens qui ont eu lieu à Berne, les 13 et 14 décembre 1982, entre les autorités aéronautiques de la Suisse et du Royaume-Uni en vue de modifier les tableaux des routes figurant dans l'Accord conclu entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume-Uni, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, Accord du 5 avril 1950, a l'honneur de proposer, en vertu de l'article 9 dudit Accord, les modifications ci-après :

TABLEAU I

Routes que peuvent desservir les entreprises suisses désignées :

Route 3

Remplacer « Tokyo » par « Manille – Séoul – Tokyo ».

TABLEAU II

Route que peuvent desservir les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Route 3

Nouvelle route :

3 « Points situés au Royaume-Uni – Zurich ou Genève – un point situé en Turquie – Tel Aviv ou Beyrouth ou Damas ou Le Caire – un point situé en Irak – Koweït – Bahreïn ou Doha ou Dubaï ou Abou Dhaka ou Mascate – un point situé en Inde – Dhaka – Rangoon – Bangkok – Kuala Lumpur – Singapour – Brunéj – Hong-Kong – Pékin – Séoul – Manille – Osaka – Tokyo – Jakarta – Port Moresby – des points situés en Australie – des points situés en Nouvelle-Zélande. »

Route 4

Remplacer « des points situés en Rhodésie » par « des points situés au Zimbabwe ».

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 99, p. 107, et annexe A des volumes 310, 360 et 1160.

² Entré en vigueur le 6 avril 1983, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Ajouter *Route 5*

5 « Hong-Kong – Bangkok – Kuala Lumpur – un point situé en Inde ou au Pakistan ou à Sri Lanka – un point situé dans les Emirats arabes unis ou Bahreïn – Francfort – Paris – un point situé en Suisse – Paris – Francfort. »

La présente note et celle, libellée dans les mêmes termes, que le Secrétaire d'Etat voudra bien adresser en réponse à l'Ambassadeur constitueront une confirmation formelle conformément à l'article 9 de l'Accord; les modifications entreront en vigueur à la date de ladite réponse du Secrétaire d'Etat.

L'Ambassadeur de Suisse prie le Secrétaire d'Etat principal aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth de Sa Majesté de bien vouloir agréer, etc.

Londres, le 12 janvier 1983

II

MRA 184/66

Le Secrétaire d'Etat principal aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth de Sa Majesté présente ses compliments à l'Ambassadeur de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note 571.45, du 12 janvier 1983, libellée comme suit :

[*Voir note I*]

En réponse, le Secrétaire d'Etat a l'honneur de confirmer que les propositions de ladite note rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Dès lors, ladite note et la présente réponse constitueront une confirmation formelle de la part des deux gouvernements, aux fins de l'article 9 de l'Accord, des modifications dont sont convenues leurs autorités aéronautiques respectives, qui entreront en vigueur ce jour.

Le Secrétaire d'Etat prie Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de Suisse de bien vouloir agréer, etc.

Foreign and Commonwealth Office

Londres, le 6 avril 1983

No. 5158. CONVENTION RELATING TO THE STATUS OF STATELESS PERSONS. DONE AT NEW YORK ON 28 SEPTEMBER 1954¹

SUCCESSION

Notification deposited on:

29 November 1983

KIRIBATI

(With effect from 12 July 1979, the date of succession of States.)

Subject to the maintenance in force of reservations, originally made by the United Kingdom² and reformulated as follows in terms suited to their direct application by Kiribati:

“1. The Government of Kiribati understands articles 8 and 9 as not preventing them from taking in time of war or other grave and exceptional circumstances measures in the interests of national security in the case of a stateless person on the ground of his former nationality. The provisions of article 8 shall not prevent the Government of Kiribati from exercising any rights over property or interests which they may acquire or have acquired as an Allied or Associated Power under a Treaty of Peace or other agreement or arrangement for the restoration of peace which has been or may be completed as a result of the Second World War. Furthermore the provisions of article 8 shall not affect the treatment to be accorded to any property or interests which at the date of entry into force of this Convention in respect of the Gilbert Islands were under the control of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland by reason of a state of war which exists or existed between them and any other State.

2. The Government of Kiribati can only undertake to apply the provisions of sub-paragraph (b) of paragraph 1 of article 24 so far as the law allows.

3. The Government of Kiribati cannot undertake to give effect to the obligations contained in paragraphs 1 and 2 of article 25 and can only undertake to apply the provisions of paragraph 3 so far as the law allows.”

Registered ex officio on 29 November 1983.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 360, p. 117; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 5 and 7 to 13, as well as annex A in volumes 903, 952, 986, 1026, 1058 and 1334.

² *Ibid.*, p. 132.

N° 5158. CONVENTION RELATIVE AU STATUT DES APATRIDES. FAITE À
NEW YORK LE 28 SEPTEMBRE 1954¹

SUCCESSION

Notification déposée le :

29 novembre 1983

KIRIBATI

(Avec effet au 12 juillet 1979, date de la succession d'Etats.)

Avec les réserves originellement faites par le Royaume-Uni² et reformulées comme suit en vue de leur application directe par Kiribati :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

I. Le Gouvernement de Kiribati considère que les articles 8 et 9 ne l'empêcheraient pas, en temps de guerre ou dans d'autres circonstances graves et exceptionnelles, de prendre, dans l'intérêt de la sécurité nationale, des mesures à l'égard d'un apatride en raison de sa nationalité passée. Les dispositions de l'article 8 ne pourront empêcher le Gouvernement de Kiribati d'exercer ses droits sur les biens ou intérêts qu'il peut acquérir ou avoir acquis en tant que Puissance alliée ou associée en vertu d'un traité de paix ou de tout autre accord ou arrangement pour le rétablissement de la paix qui a été ou pourra être conclu à la suite de la seconde guerre mondiale. En outre, les dispositions de l'article 8 n'auront pas d'effet sur le régime applicable aux biens ou intérêts qui, à la date d'entrée en vigueur de la Convention à l'égard des îles Gilbert, étaient sous le contrôle du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord par suite d'un état de guerre existant ou ayant existé entre ledit Gouvernement et un autre Etat.

2. Le Gouvernement de Kiribati ne peut s'engager à appliquer les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 24 que dans les limites autorisées par la loi.

3. Le Gouvernement de Kiribati n'est pas en mesure de s'engager à donner effet aux obligations des paragraphes 1 et 2 de l'article 25 et ne peut s'engager à appliquer les dispositions du paragraphe 3 que dans les limites autorisées par la loi.

Enregistré d'office le 29 novembre 1983.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 360, p. 117; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 5 et 7 à 13, ainsi que l'annexe A des volumes 903, 952, 986, 1026, 1058 et 1334.

² *Ibid.*, p. 133.

No. 9464. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ELIMINATION OF ALL FORMS OF RACIAL DISCRIMINATION. OPENED FOR SIGNATURE AT NEW YORK ON 7 MARCH 1966¹

N° 9464. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ÉLIMINATION DE TOUTES LES FORMES DE DISCRIMINATION RACIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À NEW YORK LE 7 MARS 1966¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

28 November 1983

DEMOCRATIC KAMPUCHEA

(With effect from 28 December 1983.)

Registered ex officio on 28 November 1983.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

28 novembre 1983

KAMPUCHEA DÉMOCRATIQUE

(Avec effet au 28 décembre 1983.)

Enregistré d'office le 28 novembre 1983.

No. 14458. CONVENTION ON THE REDUCTION OF STATELESSNESS. CONCLUDED AT NEW YORK ON 30 AUGUST 1961²

N° 14458. CONVENTION SUR LA RÉDUCTION DES CAS D'APATRIDIE. CONCLUE À NEW YORK LE 30 AOÛT 1961²

SUCCESSION

Notification deposited on:

29 November 1983

KIRIBATI

(With effect from 12 July 1979, the date of succession of States.)

Registered ex officio on 29 November 1983.

SUCCESSION

Notification déposée le :

29 novembre 1983

KIRIBATI

(Avec effet au 12 juillet 1979, date de la succession d'États.)

Enregistré d'office le 29 novembre 1983.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 660, p. 195; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 10 to 14, as well as annex A in volumes 905, 907, 917, 937, 940, 941, 943, 949, 950, 959, 973, 974, 978, 982, 988, 993, 995, 1003, 1010, 1017, 1026, 1037, 1038, 1046, 1051, 1057, 1077, 1078, 1088, 1119, 1120, 1136, 1138, 1146, 1151, 1155, 1161, 1205, 1247, 1249, 1256, 1260, 1263, 1271, 1272, 1279, 1286, 1293, 1295, 1297, 1310, 1314, 1321, 1329 and 1338.

² *Ibid.*, vol. 989, p. 175, and annex A in volumes 1048, 1054, 1058 and 1097.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 660, p. 195; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 10 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 905, 907, 917, 937, 940, 941, 943, 949, 950, 959, 973, 974, 978, 982, 988, 993, 995, 1003, 1010, 1017, 1026, 1037, 1038, 1046, 1051, 1057, 1077, 1078, 1088, 1119, 1120, 1136, 1138, 1146, 1151, 1155, 1161, 1205, 1247, 1249, 1256, 1260, 1263, 1271, 1272, 1279, 1286, 1293, 1295, 1297, 1310, 1314, 1321, 1329 et 1338.

² *Ibid.*, vol. 989, p. 175, et annexe A des volumes 1048, 1054, 1058 et 1097.

No. 20348. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY CONCERNING A REFINANCING LOAN. ANKARA, 5 DECEMBER 1980¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH APPENDIX). ANKARA, 31 MARCH 1983

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 1 December 1983.

I

*Her Majesty's Ambassador at Ankara to the Chief Assistant
to the Director-General of the Treasury and OIEC, Ministry of Finance of Turkey*

BRITISH EMBASSY
ANKARA

31 March 1983

Sir,

I have the honour to refer to the United Kingdom/Turkey Refinancing Loan Agreement (No. 2) 1980¹ and to propose the following amendments:

- (a) Paragraph 1. Substitute £10,002,535.16 for £10,001,567.16.
- (b) Paragraph 1 (b). Substitute £3,334,514.32 for £3,334,191.32.
- (c) Paragraph 1 (c). Substitute £3,288,931.05 for £3,288,286.05.
- (d) Paragraph 10. The repayment schedule should now read as follows:

<i>Date due</i>	<i>Amount £</i>
1 July 1981	67,582.00
1 July 1982	134,273.00
1 July 1983	200,052.00
1 July 1984	200,052.00
1 July 1985	200,052.00
2 January 1986	304,119.00
1 July 1986	436,589.00
2 January 1987	604,225.00
1 July 1987	670,004.00
2 January 1988	900,229.00
1 July 1988	900,229.00
2 January 1989	900,229.00
1 July 1989	900,229.00
2 January 1990	900,229.00
1 July 1990	900,218.79

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1247, No. I-20348.

² Came into force on 31 March 1983, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<i>Date due</i>	<i>Amount</i> £
2 January 1991	596,110.00
1 July 1991	596,109.32
2 January 1992	296,004.00
1 July 1992	296,000.05

(e) Appendix 2 (a). Section on Topraksu-on-Farm Development 1974 should read:

Topraksu-on-Farm	15.7.81	—	11,597.44	11,597.44
Dev. 1974	15.1.82	32,300	11,597.44	43,897.44

(f) Appendix 2 (a). Under Totals substitute £290,708.72 for £290,385.72 and £1,896,208.72 for £1,895,885.72.

(g) Appendix 3 (a). Section on Topraksu-on-Farm Development 1974 should read:

Topraksu-on-Farm	15.7.82	32,300	11,274.44	43,574.44
Dev. 1974	15.1.83	32,300	10,951.44	43,251.44

(h) Appendix 3 (a). Under Totals substitute £273,831.72 for £273,186.72 and £1,911,631.72 for £1,910,986.72.

(i) Appendix 4. Substitute with revised appendix 4 as attached to this Note.

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of Turkey I have the honour to propose that the present Note together with your reply in that sense shall constitute an agreement between our two governments which shall amend the United Kingdom/Turkey Refinancing Loan Agreement (No. 2) 1980 and which shall enter into force on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to you, Sir, the assurances of my highest consideration.

R. M. RUSSELL

Appendix 4

UNITED KINGDOM/TURKEY REFINANCING LOAN AGREEMENT (No. 2) 1980

Repayment instalments—details

(NOTE: In columns (iii), (v) and (vii), all amounts other than the last repayment and the total have been rounded to the nearest £)

(i) Date due	(ii) Proportion of the combined totals of Appendices 1(a) and 1(b)	(iii) Amount at (ii) in £	(iv) Proportion of the combined totals of Appendices 2(a) and 2(b)	(v) Amount at (iv) in £	(vi) Proportion of the combined totals of Appendices 3(a) and 3(b)	(vii) Amount at (vi) in £	(viii) Amount of repayment (sum of (iii), (v) and (vii) in £)
1 July 1981	2%	67,582	—	—	—	—	67,582.00
1 July 1982	2%	67,582	2%	66,691	—	—	134,273.00
1 July 1983	2%	67,582	2%	66,691	2%	65,779	200,052.00
1 July 1984	2%	67,582	2%	66,691	2%	65,779	200,052.00
1 July 1985	2%	67,582	2%	66,691	2%	65,779	200,052.00
2 January 1986	9%	304,119	—	—	—	—	304,119.00
1 July 1986	9%	304,119	2%	66,691	2%	65,779	436,589.00
2 January 1987	9%	304,119	9%	300,106	—	—	604,225.00
1 July 1987	9%	304,119	9%	300,106	2%	65,779	670,004.00
2 January 1988	9%	304,119	9%	300,106	9%	296,004	900,229.00
1 July 1988	9%	304,119	9%	300,106	9%	296,004	900,229.00
2 January 1989	9%	304,119	9%	300,106	9%	296,004	900,229.00
1 July 1989	9%	304,119	9%	300,106	9%	296,004	900,229.00
2 January 1990	9%	304,119	9%	300,106	9%	296,004	900,229.00
1 July 1990	9%	304,108.79	9%	300,106	9%	296,004	900,218.79
2 January 1991	—	—	9%	300,106	9%	296,004	596,110.00
1 July 1991	—	—	9%	300,106	9%	296,004	596,109.32
2 January 1992	—	—	9%	300,105.32	9%	296,004	296,004.00
1 July 1992	—	—	—	—	9%	296,004	296,000.05
TOTALS	100%	3,379,089.79	100%	3,334,514.32	100%	3,288,931.05	10,002,535.16

II

*The Chief Assistant to the Director-General of the Treasury and OIEC, Ministry
of Finance of Turkey to Her Majesty's Ambassador at Ankara*

31 March 1983

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of 31 March 1983 which reads as follows:

[See note I]

I have the honour to confirm that the foregoing proposal is acceptable to the Government of Turkey and that your Note and this reply shall constitute an agreement between our two governments which shall amend the United Kingdom/Turkey Refinancing Loan Agreement (No. 2) 1980 and which shall enter into force today.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

EROL HÜRBAS

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 20348. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE CONCERNANT UN PRÊT DE REFINANCEMENT. ANKARA, 5 DÉCEMBRE 1980¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC APPENDICE). ANKARA, 31 MARS 1983

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 1^{er} décembre 1983.

I

*L'Ambassadeur du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à Ankara
au Sous-Directeur général du Trésor (Ministère des finances de la Turquie)*

AMBASSADE BRITANNIQUE

ANKARA

Le 31 mars 1983

Monsieur le Sous-Directeur général,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord de prêt de refinancement Royaume-Uni/Turquie (n° 2) de 1980¹ et de proposer d'y apporter les amendements suivants :

- a) Paragraphe 1. Remplacer 10 001 567,16 livres sterling par 10 002 535,16 livres sterling;
- b) Paragraphe 1, b. Remplacer 3 334 191,32 livres sterling par 3 334 514,32 livres sterling;
- c) Paragraphe 1, c. Remplacer 3 288 286,05 livres sterling par 3 288 931,05 livres sterling;
- d) Paragraphe 10. Le tableau des échéances de remboursement doit se lire désormais comme suit :

<i>Date</i>	<i>Montant (en livres sterling)</i>
1 ^{er} juillet 1981	67 582,00
1 ^{er} juillet 1982	134 273,00
1 ^{er} juillet 1983	200 052,00
1 ^{er} juillet 1984	200 052,00
1 ^{er} juillet 1985	200 052,00
2 janvier 1986	304 119,00
1 ^{er} juillet 1986	436 589,00
2 janvier 1987	604 225,00
1 ^{er} juillet 1987	670 004,00
2 janvier 1988	900 229,00

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1247, n° 1-20348.

² Entré en vigueur le 31 mars 1983, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<i>Date</i>	<i>Montant (en livres sterling)</i>
1 ^{er} juillet 1988	900 229,00
2 janvier 1989	900 229,00
1 ^{er} juillet 1989	900 229,00
2 janvier 1990	900 229,00
1 ^{er} juillet 1990	900 218,79
2 janvier 1991	596 110,00
1 ^{er} juillet 1991	596 109,32
2 janvier 1992	296 004,00
1 ^{er} juillet 1992	296 000,05

e) Appendice 2, a. La rubrique « Topraksu-développement d'exploitations agricoles, 1974 » doit se lire comme suit :

Topraksu — développement

d'exploitations agricoles ..	15 juillet 1981	—	11 597,44	11 597,44
1974	15 janvier 1982	32 300	11 597,44	43 897,44

f) Appendice 2, a. A la rubrique « Total », remplacer 290 385,72 livres sterling par 290 708,72 livres sterling et 1 895 885,72 livres sterling par 1 896 208,72 livres sterling;

g) Appendice 3, a. La rubrique « Topraksu — développement d'exploitations agricoles, 1974 » doit se lire comme suit :

Topraksu — développement

d'exploitations agricoles ..	15 juillet 1982	32 300	11 274,44	43 574,44
1974	15 janvier 1983	32 300	10 951,44	43 251,44

h) Appendice 3, a. A la rubrique « Total », remplacer 273 186,72 livres sterling par 273 831,72 livres sterling et 1 910 986,72 livres sterling par 1 911 631,72 livres sterling;

i) Appendice 4. Remplacer cet appendice par l'appendice 4 révisé joint à la présente note.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement turc, je propose que la présente note constitue avec votre réponse dans le même sens un accord entre les deux gouvernements modifiant l'Accord de prêt de refinancement Royaume-Uni/Turquie (n° 2) de 1980, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

R. M. RUSSELL

Appendice 4

ACCORD DE PRÊT DE REFINANCEMENT ROYAUME-UNI/TURQUIE (N° 2) DE 1980

Tranches de remboursement : modalités

(NOTE : En colonnes iii, v et vii, tous les montants hormis ceux correspondant au dernier remboursement et au total ont été arrondis à la livre supérieure)

i) Echéance	ii) En pourcentage du total appendice 1, a + appendice 1, b	iii) Montant en livres sterling correspondant au pourcentage de la colonne ii	iv) En pourcentage du total appendice 2, a + appendice 2, b	v) Montant en livres sterling correspondant au pourcentage de la colonne iv	vi) En pourcentage du total appendice 3, a + appendice 3, b	vii) Montant en livres sterling correspondant au pourcentage de la colonne vi	viii) Montant du remboursement (somme des montants figurant dans les colonnes iii, v et vii)
1 ^{er} juillet 1981	2 p. 100	67 582	—	—	—	—	67 582,00
1 ^{er} juillet 1982	2 p. 100	67 582	2 p. 100	66 691	—	—	134 273,00
1 ^{er} juillet 1983	2 p. 100	67 582	2 p. 100	66 691	2 p. 100	65 779	200 052,00
1 ^{er} juillet 1984	2 p. 100	67 582	2 p. 100	66 691	2 p. 100	65 779	200 052,00
1 ^{er} juillet 1985	2 p. 100	67 582	2 p. 100	66 691	2 p. 100	65 779	200 052,00
2 janvier 1986	9 p. 100	304 119	—	—	—	—	304 119,00
1 ^{er} juillet 1986	9 p. 100	304 119	2 p. 100	66 691	2 p. 100	65 779	436 589,00
2 janvier 1987	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	—	—	604 225,00
1 ^{er} juillet 1987	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	2 p. 100	65 779	670 004,00
2 janvier 1988	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
1 ^{er} juillet 1988	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
2 janvier 1989	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
1 ^{er} juillet 1989	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
2 janvier 1990	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
1 ^{er} juillet 1990	9 p. 100	304 119	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	900 229,00
2 janvier 1991	—	—	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	596 110,79
1 ^{er} juillet 1991	—	—	9 p. 100	300 106	9 p. 100	296 004	596 109,32
2 janvier 1992	—	—	9 p. 100	300 105,32	9 p. 100	296 004	296 004,00
1 ^{er} juillet 1992	—	—	—	—	9 p. 100	296 000,05	296 000,05
TOTAL	100 p. 100	3 379 089,79	100 p. 100	3 334 514,32	100 p. 100	3 288 931,05	10 002 535,16

II

*Le Sous-Directeur général du Trésor (Ministère des finances de la Turquie)
à l'Ambassadeur du Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à Ankara*

Le 31 mars 1983

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 31 mars 1983 qui se lit ainsi :

[Voir note I]

Je vous confirme que les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement turc, qui accepte en conséquence que votre note constitue, avec la présente réponse, un accord entre les deux gouvernements modifiant l'Accord de prêt de refinancement Royaume-Uni/Turquie (n° 2) de 1980 et qui entrera en vigueur ce jour.

Veillez agréer, etc.

EROL HÜRBAS

No. 21930. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC CONCERNING THE DEPLOYMENT OF A BRITISH CONTINGENT FOR THE MULTINATIONAL FORCE IN LEBANON. BEIRUT, 31 JANUARY 1983¹

N° 21930. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AU DÉPLOIEMENT D'UN CONTINGENT BRITANNIQUE AU SERVICE DE LA FORCE MULTINATIONALE AU LIBAN. BEYROUTH, 31 JANVIER 1983¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Beirut on 8 May 1983, which came into force on 8 May 1983, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement was extended for a period of up to three months.

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 1 December 1983.

PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Beyrouth du 8 mai 1983, lequel est entré en vigueur le 8 mai 1983, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné a été prorogé pour une période maximale de trois mois.

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 1^{er} décembre 1983.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1316, p. 197.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1316, p. 197.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION¹

No. 628. CONVENTION (No. 48) CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL SCHEME FOR THE MAINTENANCE OF RIGHTS UNDER INVALIDITY, OLD-AGE AND WIDOWS' AND ORPHANS' INSURANCE, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS NINETEENTH SESSION, GENEVA, 22 JUNE 1935, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946²

DENUNCIATION

Notification registered with the Director-General of the International Labour Office on:

27 October 1983

HUNGARY

(With effect from 27 October 1984.)

No. 1871. CONVENTION (No. 95) CONCERNING THE PROTECTION OF WAGES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-SECOND SESSION, GENEVA, 1 JULY 1949³

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

27 October 1983

SRI LANKA

(With effect from 27 October 1984.)

¹ Ratification of any of the Conventions adopted by the General Conference of the International Labour Organisation in the course of its first thirty-two sessions, i.e., up to and including Convention No. 98, is deemed to be the ratification of that Convention as modified by the Final Articles Revision Convention, 1961, in accordance with article 2 of the latter Convention (see United Nations, *Treaty Series*, vol. 423, p. 11).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 40, p. 73, and annex A in volumes 66, 149, 455, 488 and 894.

³ *Ibid.*, vol. 138, p. 225; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 8, and 10 to 14, as well as annex A in volumes 972, 974, 986, 1003, 1010, 1015, 1035, 1050, 1090, 1106, 1111, 1120, 1143, 1147, 1182, 1291, 1302 and 1335.

*ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL*¹

N° 628. CONVENTION (N° 48) CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN RÉGIME INTERNATIONAL DE CONSERVATION DES DROITS À L'ASSURANCE-INVALIDITÉ-VIEILLESSE-DÉCÈS, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DIX-NEUVIÈME SESSION, GENÈVE, 22 JUIN 1935, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT RÉVISION DES ARTICLES FINALS, 1946²

DÉNONCIATION

Notification enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

27 octobre 1983

HONGRIE

(Avec effet au 27 octobre 1984.)

N° 1871. CONVENTION (N° 95) CONCERNANT LA PROTECTION DU SALAIRE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTE-DEUXIÈME SESSION, GENÈVE, 1^{er} JUILLET 1949³

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

27 octobre 1983

SRI LANKA

(Avec effet au 27 octobre 1984.)

¹ La ratification de toute Convention adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail au cours de ses trente-deux premières sessions, soit jusqu'à la Convention n° 98 inclusivement, est réputée valoir ratification de cette Convention sous sa forme modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1961, conformément à l'article 2 de cette dernière Convention (voir Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 423, p. 11).

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 40, p. 73, et annexe A des volumes 66, 149, 455, 488 et 894.

³ *Ibid.*, vol. 138, p. 225; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 2 à 8 et 10 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 972, 974, 986, 1003, 1010, 1015, 1035, 1050, 1090, 1106, 1111, 1120, 1143, 1147, 1182, 1291, 1302 et 1335.

No. 4704. CONVENTION (No. 106) CONCERNING WEEKLY REST IN COMMERCE AND OFFICES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTIETH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1957¹

RATIFICATION

Instruments registered with the Director-General of the International Labour Office on:

27 October 1983

SRI LANKA

(With effect from 27 October 1984.)

No. 6208. CONVENTION (No. 115) CONCERNING THE PROTECTION OF WORKERS AGAINST IONISING RADIATIONS. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 22 JUNE 1960²

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

19 October 1983

MEXICO

(With effect from 19 October 1984.)

Certified statements were registered by the International Labour Organisation on 28 November 1983.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 325, p. 279; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 10, and 14, as well as annex A in volumes 903, 945, 958, 1015, 1038, 1050, 1098, 1106, 1111, 1143 and 1252.

² *Ibid.*, vol. 431, p. 41; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 5 to 14, as well as annex A in volumes 922, 958, 972, 990, 1050, 1055, 1066, 1098, 1106, 1111, 1256 and 1284.

N° 4704. CONVENTION (N° 106) CONCERNANT LE REPOS HEBDOMADAIRE DANS LE COMMERCE ET LES BUREAUX. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1957¹

RATIFICATION

Instruments enregistrés auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

27 octobre 1983

SRI LANKA

(Avec effet au 27 octobre 1984.)

N° 6208. CONVENTION (N° 115) CONCERNANT LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS CONTRE LES RADIATIONS IONISANTES. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTE-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 22 JUIN 1960²

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

19 octobre 1983

MEXIQUE

(Avec effet au 19 octobre 1984.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation internationale du Travail le 28 novembre 1983.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 325, p. 279; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 10 et 14, ainsi que l'annexe A des volumes 903, 945, 958, 1015, 1038, 1050, 1098, 1106, 1111, 1143 et 1252.

² *Ibid.*, vol. 431, p. 41; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 5 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 922, 958, 972, 990, 1050, 1055, 1066, 1098, 1106, 1111, 1256 et 1284.

ANNEX C

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the League of Nations*

ANNEXE C

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de la Société des Nations*

ANNEX C

No. 4117. PROTOCOL RELATING TO MILITARY OBLIGATIONS IN CERTAIN CASES OF DOUBLE NATIONALITY. SIGNED AT THE HAGUE, APRIL 12th, 1930¹

No. 4137. CONVENTION ON CERTAIN QUESTIONS RELATING TO THE CONFLICT OF NATIONALITY LAWS. SIGNED AT THE HAGUE, APRIL 12th, 1930²

No. 4138. PROTOCOL RELATING TO A CERTAIN CASE OF STATELESSNESS. SIGNED AT THE HAGUE, APRIL 12th, 1930³

SUCCESSIONS

Notifications deposited on:

29 November 1983

KIRIBATI

(With effect from 12 July 1979, the date of succession of States.)

Registered by the Secretariat on 29 November 1983.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CLXXVIII, p. 227; for subsequent actions published in the League of Nations *Treaty Series*, see references in General Index No. 9, and for those published in the United Nations *Treaty Series*, see references in Cumulative Indexes Nos. 4, 8, 10, 11 and 13, as well as annex C in volume 952.

² *Ibid.*, vol. CLXXIX, p. 89; for subsequent actions published in the League of Nations *Treaty Series*, see references in General Index No. 9, and for those published in the United Nations, *Treaty Series*, see annex C in volumes 171, 570, 683, 723, 749, 826 and 952.

³ *Ibid.*, p. 115; for subsequent actions published in the League of Nations *Treaty Series*, see references in General Index No. 9, and for those published in the United Nations *Treaty Series*, see Cumulative Indexes Nos. 2, 4 and 8 to 10, as well as annex C in volumes 952 and 1080.

ANNEXE C

N° 4117. PROTOCOLE RELATIF AUX OBLIGATIONS MILITAIRES DANS CERTAINS CAS DE DOUBLE NATIONALITÉ. SIGNÉ À LA HAYE, LE 12 AVRIL 1930¹

N° 4137. CONVENTION CONCERNANT CERTAINES QUESTIONS RELATIVES AUX CONFLITS DE LOIS SUR LA NATIONALITÉ. SIGNÉE À LA HAYE, LE 12 AVRIL 1930²

N° 4138. PROTOCOLE RELATIF À UN CAS D'APATRIDIE. SIGNÉ À LA HAYE, LE 12 AVRIL 1930³

SUCCESSIONS

Notifications déposées le :

29 novembre 1983

KIRIBATI

(Avec effet au 12 juillet 1979, date de la succession d'Etats.)

Enregistré par le Secrétariat le 29 novembre 1983.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CLXXVIII, p. 227; pour les faits ultérieurs publiés dans le *Recueil des Traités* de la Société des Nations, voir les références données dans l'Index général n° 9, et pour ceux publiés dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4, 8, 10, 11 et 13, ainsi que l'annexe C du volume 952.

² *Ibid.*, vol. CLXXIX, p. 89; pour les faits ultérieurs publiés dans le *Recueil des Traités* de la Société des Nations, voir les références données dans l'Index général n° 9, et pour ceux publiés dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, voir l'annexe C des volumes 171, 570, 683, 723, 749, 826 et 952.

³ *Ibid.*, p. 115; pour les faits ultérieurs publiés dans le *Recueil des Traités* de la Société des Nations, voir les références données dans l'Index général n° 9, et pour ceux publiés dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, voir Index cumulatifs n°s 2, 4 et 8 à 10, ainsi que l'annexe C des volumes 952 et 1080.