

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

Décret n° 2009-1525 du 7 décembre 2009 portant publication de la résolution MEPC.117(52) relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe I révisée de MARPOL 73/78), adoptée le 15 octobre 2004 (1)

NOR : MAEJ0928307D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 58-905 du 27 septembre 1958 portant publication de la convention relative à la création de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, signée à Genève le 6 mars 1948 ;

Vu le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL PROT 1978), fait à Londres le 17 février 1978,

Décète :

Art. 1^{er}. – La résolution MEPC.117(52) relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe I révisée de MARPOL 73/78), adoptée le 15 octobre 2004, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 décembre 2009.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

FRANÇOIS FILLON

*Le ministre des affaires étrangères
et européennes,*

BERNARD KOUCHNER

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

A N N E X E

RÉSOLUTION MEPC.117(52) RELATIVE AUX AMENDEMENTS À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES (ANNEXE I RÉVISÉE DE MARPOL 73/78)

Le Comité de la protection du milieu marin

Rappelant l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin (le Comité) aux termes des conventions internationales visant à prévenir et combattre la pollution des mers,

Notant l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la « Convention de 1973 ») et l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le « Protocole de 1978 »), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

Ayant examiné le texte de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78,

1. Adopte, conformément à l'article 16 2) b), c) et d) de la Convention de 1973, l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 dont le texte figure en annexe à la présente résolution, chaque règle faisant l'objet d'un examen séparé par les Parties, en application de l'article 16 2) f) ii) de la Convention de 1973 ;

2. Décide, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que l'annexe I révisée de MARPOL 73/78 sera réputée avoir été acceptée le 1^{er} juillet 2006 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties à MARPOL 73/78 ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection à ces amendements ;

3. Invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2007, après avoir été acceptée suivant la procédure décrite au paragraphe 2 ci-dessus ;

4. Prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de communiquer à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte de l'annexe I révisée de MARPOL 73/78 qui y est annexé ; et

5. Prie en outre le Secrétaire général de communiquer des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78.

A N N E X E

CHAPITRE 1^{er}

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. 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 :

.1 le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites ; et

.2 le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

3. Mélange d'hydrocarbures désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

4. Combustible liquide désigne tout hydrocarbure utilisé comme combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire à bord duquel cet hydrocarbure est transporté.

5. 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, tout « navire-citerne NLS » tel que défini à l'Annexe II de la présente Convention et tout transporteur de gaz tel que défini à la règle 3.20 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS de 1994 (telle que modifiée) lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle d'hydrocarbures en vrac.

6. Transporteur de pétrole brut désigne un pétrolier affecté au transport de pétrole brut.

7. Transporteur de produits désigne un pétrolier affecté au transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut.

8. Transporteur mixte désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac.

9. Transformation importante :

.1 désigne une transformation d'un navire :

.1 qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire ; ou

.2 qui change le type du navire ; ou

.3 qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie ; ou

.4 qui entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

.2 Nonobstant les dispositions de la présente définition :

- .1 la transformation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 t livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, pour satisfaire aux prescriptions de la règle 18 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe ; et
- .2 la transformation d'un pétrolier livré avant le 6 juillet 1996, tel que défini à la règle 1.28.5, pour satisfaire aux prescriptions des règles 19 ou 20 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

10. À partir de la terre la plus proche signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins 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 reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis 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 10°41'S, et longitude 145°00'E
 Latitude 13°00'S, et longitude 145°00'E
 Latitude 15°00'S, et longitude 146°00'E
 Latitude 17°30'S, et longitude 147°00'E
 Latitude 21°00'S, et longitude 152°55'E
 Latitude 24°30'S, et longitude 154°00'E

et enfin, le point de latitude 24°42'S et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.

11. Zone spéciale désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues 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 hydrocarbures.

Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont définies comme suit :

- .1 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 005°36'W ;
- .2 par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44,8'N) ;
- .3 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 ;
- .4 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°28,5'N, 043°19,6'E) et Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E) ;
- .5 par zone des Golfes, on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30'N, 059°48'E) et Ras al Fasteh (25°04'N, 061°25'E) ;
- .6 par zone du golfe d'Aden, on entend la partie du golfe d'Aden située entre la mer Rouge et la mer d'Oman, limitée à l'ouest par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28,5'N, 043°19,6'E) et Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E), et à l'est par la loxodromie reliant Ras Asir (11°50'N, 051°16,9'E) et Ras Fartak (15°35'N, 052°13,8'E) ;
- .7 par zone de l'Antarctique, on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60° S ; et
- .8 les eaux de l'Europe du Nord-Ouest comprennent la mer du Nord et ses accès, la mer d'Irlande et ses accès, la mer Celtique, la Manche et ses accès et la partie de l'Atlantique du Nord-Est située immédiatement à l'ouest de l'Irlande. Cette zone est délimitée par les lignes reliant les points géographiques suivants :

48°27'N sur la côte française

48°27'N ; 006°25'W

49°52'N ; 007°44'W

50°30'N ; 012°W

56°30'N ; 012°W

62°N ; 003°W

62°N sur la côte norvégienne

57°44,8'N sur les côtes danoise et suédoise.

- .9 la zone d'Oman de la mer d'Arabie désigne la zone maritime délimitée par les coordonnées géographiques suivantes :

22°30,00'N ; 059°48,00'E

23°47,27'N ; 060°35,73'E

22°40,62'N ; 062°25,29'E

21°47,40'N ; 063°22,22'E

20°30,37'N ; 062°52,41'E
19°45,90'N ; 062°25,97'E
18°49,92'N ; 062°02,94'E
17°44,36'N ; 061°05,53'E
16°43,71'N ; 060°25,62'E
16°03,90'N ; 059°32,24'E
15°15,20'N ; 058°58,52'E
14°36,93'N ; 058°10,23'E
14°18,93'N ; 057°27,03'E
14°11,53'N ; 056°53,75'E
13°53,80'N ; 056°19,24'E
13°45,86'N ; 055°54,53'E
14°27,38'N ; 054°51,42'E
14°40,10'N ; 054°27,35'E
14°46,21'N ; 054°08,56'E
15°20,74'N ; 053°38,33'E
15°48,69'N ; 053°32,07'E
16°23,02'N ; 053°14,82'E
16°39,06'N ; 053°06,52'E

12. 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.

13. Citerne désigne un espace fermé qui est constitué par la structure permanente d'un navire et qui est conçu pour le transport de liquides en vrac.

14. Citerne latérale désigne toute citerne adjacente au bordé du navire.

15. Citerne centrale désigne toute citerne délimitée par deux cloisons longitudinales.

16. 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.

17. Ballast propre désigne le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois qu'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 calmes par beau temps, ne laisserait pas de traces visibles d'hydrocarbures à la surface de l'eau ou sur le 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.

18. Ballast séparé désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne complètement isolée des circuits d'hydrocarbures de cargaison et de combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que les hydrocarbures ou des substances liquides nocives au sens des diverses définitions données dans les Annexes de la présente Convention.

19. La longueur (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison, à une distance du dessus de quille égale à 85 % 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.

20. 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.

21. Le milieu du navire est situé au milieu de la longueur (L).

22. 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.

23. Port en lourd (DW) désigne la différence, exprimée en tonnes métriques, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité relative égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été assigné et son poids lège.

24. 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.

25. 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.

26. Dans tous les cas, les volumes et les surfaces d'un navire sont calculés hors membres.

27. Date anniversaire désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

28.1. Navire livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date désigne un navire :

.1 dont le contrat de construction est passé le 31 décembre 1975 ou avant cette date ; ou

- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 30 juin 1976 ou avant cette date ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 31 décembre 1979 ou avant cette date ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 31 décembre 1975 ou avant cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 30 juin 1976 ou avant cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 31 décembre 1979 ou avant cette date.
- 28.2. Navire livré après le 31 décembre 1979 désigne un navire :
- .1 dont le contrat de construction est passé après le 31 décembre 1975 ; ou
 - .2 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
 - .3 dont la livraison s'effectue après le 31 décembre 1979 ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé après le 31 décembre 1975 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 30 juin 1976 ; ou
 - .3 qui est achevée après le 31 décembre 1979.
- 28.3. Pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} juin 1979 ou avant cette date ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} janvier 1980 ou avant cette date ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 1^{er} juin 1979 ou avant cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1^{er} janvier 1980 ou avant cette date ;
ou
 - .3 qui est achevée le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date.
- 28.4. Pétrolier livré après le 1^{er} juin 1982 désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979 ; ou
 - .2 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
 - .3 dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982 ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980 ; ou
 - .3 qui est achevée après le 1^{er} juin 1982.
- 28.5. Pétrolier livré avant le 6 juillet 1996 désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé avant le 6 juillet 1993 ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 6 janvier 1994 ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue avant le 6 juillet 1996 ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé avant le 6 juillet 1993 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé avant le 6 janvier 1994 ; ou
 - .3 qui est achevée avant le 6 juillet 1996.
- 28.6. Pétrolier livré le 6 juillet 1996 ou après cette date désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 6 janvier 1994 ou après cette date ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 6 juillet 1996 ou après cette date ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 6 janvier 1994 ou après cette date ;
ou
 - .3 qui est achevée le 6 juillet 1996 ou après cette date.
- 28.7. Pétrolier livré le 1^{er} février 2002 ou après cette date désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} février 1999 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} août 1999 ou après cette date ; ou

- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} février 2002 ou après cette date ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 1^{er} février 1999 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1^{er} août 1999 ou après cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 1^{er} février 2002 ou après cette date.
- 28.8. Pétrolier livré le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date désigne un pétrolier :
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2007 ou après cette date ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date ; ou
 - .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1^{er} juillet 2007 après cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date.
29. Parts par million (ppm) désigne les parts d'hydrocarbures par million de parts d'eau, en volume.
30. Navire construit désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

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 m³, les prescriptions des règles 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 et 36 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 m³, les prescriptions de la règle 34.6 de la présente Annexe peuvent être appliquées à la place de celles des règles 29, 31 et 32.
3. Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un de ses espaces à cargaison, une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes de l'Annexe II.
4. Les prescriptions des règles 29, 31 et 32 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte ou d'autres produits visés par les dispositions de la présente Annexe qui, en raison de leurs propriétés physiques, seraient difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace ; dans le cas de ces produits, le contrôle des rejets en vertu de la règle 34 de la présente Annexe s'effectue par la conservation des résidus à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de lavage contaminées dans des installations de réception.
5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de la présente règle, les règles 18.6 à 18.8 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à un pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, qui effectue uniquement des voyages particuliers entre :
 - .1 des ports ou terminaux situés dans un État Partie à la présente Convention, ou
 - .2 des ports ou terminaux d'États Parties à la présente Convention lorsque :
 - .1 le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale ; ou
 - .2 le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'Organisation.
6. Les dispositions du paragraphe 5 de la présente règle s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de tels voyages sont équipés d'installations capables de recevoir et traiter toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies :
 - .1 sous réserve des exceptions prévues à la règle 4 de la présente Annexe, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus de lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la rubrique appropriée de la partie II du registre des hydrocarbures, auquel il est fait référence à la règle 36 de la présente Annexe, est visée par l'autorité de l'État du port compétente ;
 - .2 l'Autorité et les gouvernements des États du port visés aux paragraphes 5.1 ou 5.2 de la présente règle sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, pour un voyage particulier ;
 - .3 la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de la présente Annexe dans les ports ou terminaux susvisés, aux fins de la présente règle, est approuvée par les gouvernements des États Parties à la présente Convention sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés ; et
 - .4 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement de tels voyages particuliers.

Règle 3

Exemptions et dispenses

1. Tout navire tel qu'un hydroptère, un aéroglisseur, un engin à effet de surface, un engin submersible, etc., dont les caractéristiques de construction sont telles qu'il ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique de lui appliquer l'une quelconque des dispositions des chapitres 3 et 4 de la présente Annexe relatives à la construction et à l'équipement, peut être exempté de l'application de ces dispositions par l'Autorité, à condition que la construction et l'équipement de ce navire offrent une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures eu égard au service auquel il est destiné.

2. Les détails d'une telle exemption accordée par l'Autorité doivent figurer sur le Certificat mentionné à la règle 7 de la présente Annexe.

3. Dès que possible et, au plus tard dans un délai de 90 jours, l'Autorité accordant une telle exemption en communique les détails et les motifs à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.

4. L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des règles 29, 31 et 37 de la présente Annexe tout pétrolier qui effectue uniquement des voyages de 72 heures ou moins et ne s'éloigne pas de plus de 50 milles marins de la terre la plus proche, sous réserve que le pétrolier effectue exclusivement des voyages entre des ports ou terminaux situés sur le territoire d'un État Partie à la présente Convention. Il n'est accordé d'exemption qu'à la condition que le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception et que l'Autorité se soit assurée que les installations disponibles pour la réception de ces mélanges d'hydrocarbures sont adéquates.

5. L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des règles 31 et 32 de la présente Annexe les pétroliers autres que ceux qui sont visés au paragraphe 4 de la présente règle, dans les cas suivants :

- .1 le pétrolier est un pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 t et tel que visé à la règle 2.5 de la présente Annexe, qui effectue uniquement des voyages particuliers, et les conditions prescrites à la règle 2.6 de la présente Annexe sont remplies ; ou
- .2 le pétrolier effectue exclusivement des voyages de l'une ou de plusieurs des catégories suivantes :
 - .1 voyages à l'intérieur de zones spéciales ; ou
 - .2 voyages dans un rayon de 50 milles marins de la terre la plus proche en dehors des zones spéciales, si le pétrolier effectue :
 - .1 des voyages entre les ports ou terminaux d'un État Partie à la présente Convention ; ou
 - .2 des voyages limités, tels que définis par l'Autorité, et ne durant pas plus de 72 heures ;à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies :
 - .3 le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception ;
 - .4 dans le cas des voyages visés au paragraphe 5.2.2 de la présente règle, l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations adéquates pour la réception des mélanges d'hydrocarbures dans les ports ou terminaux de chargement d'hydrocarbures où le pétrolier fait escale ;
 - .5 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue exclusivement des voyages de l'une ou de plusieurs des catégories spécifiées aux paragraphes 5.2.1 et 5.2.2.2 de la présente règle ; et
 - .6 la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont consignés dans le registre des hydrocarbures.

Règle 4

Exceptions

Les règles 15 et 34 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

- .1 au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures lorsqu'un tel rejet est nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou
- .2 au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
 - .1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ; et
 - .2 sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement ; ou
- .3 au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures, approuvé par l'Autorité, lorsqu'on a recours à ce rejet pour lutter contre un événement particulier de pollution afin de réduire au minimum les dommages par pollution. Tout rejet de cette nature doit être soumis à l'approbation du gouvernement dans la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Règle 5

Équivalences

1. L'Autorité peut autoriser l'installation à bord d'un navire d'équipements, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces équipements, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe. L'Autorité ne peut toutefois autoriser la substitution de méthodes d'exploitation permettant de contrôler les rejets d'hydrocarbures à titre d'équivalence aux caractéristiques de conception et de construction prescrites par les règles de la présente Annexe.

2. L'Autorité qui autorise l'installation à bord d'un navire d'équipements, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour suite à donner, le cas échéant.

CHAPITRE 2

Visites et délivrance des certificats

Règle 6

Visites

1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, doit être soumis aux visites spécifiées ci-après :

- .1 avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par la règle 7 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui doit comprendre une visite complète de sa structure, de son matériel, de ses systèmes, de ses équipements, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions de la présente Annexe. Cette visite doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe ;
- .2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles de temps spécifiés par l'Autorité mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque la règle 10.2.2, 10.5, 10.6 ou 10.7 de la présente Annexe s'applique. La visite de renouvellement doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe ;
- .3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 de la présente règle. La visite intermédiaire doit permettre de vérifier que le matériel et les circuits de pompage et de tuyautage associés, y compris 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, satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 de la présente Annexe ;
- .4 une visite annuelle, effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale de la structure, du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 de la présente règle afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues aux paragraphes 4.1 et 4.2 de la présente règle et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 de la présente Annexe ; et
- .5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 4.3 de la présente règle ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la présente Annexe.

2. Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Autorité doit déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3.1. Les visites de navires, en ce qui concerne la mise en application des dispositions de la présente Annexe, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité. Toutefois, l'Autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient

être modifiées par l'Organisation, ainsi qu'aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que les amendements ainsi apportés soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à la présente Annexe.

3.2. Une Autorité qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites, comme il est prévu au paragraphe 3.1 de la présente règle doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :

- .1 exiger qu'un navire subisse des réparations ; et
- .2 effectuer des visites si les autorités compétentes de l'État du port le lui demandent.

L'Autorité doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de leur habilitation, afin qu'elle les diffuse aux Parties à la présente Convention pour l'information de leurs fonctionnaires.

3.3. 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 présenter de risque 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 doit être retiré et l'Autorité doit en être informée immédiatement ; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État 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'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prêter 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'État 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 présenter de risque excessif pour le milieu marin.

3.4. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

4.1. Le navire et son armement doivent être maintenus dans un état conforme aux dispositions de la présente Convention de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans présenter de risque excessif pour le milieu marin.

4.2. Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1 de la présente règle, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des équipements ne doit être apporté, sans l'autorisation de l'Autorité, à la structure, au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

4.3. 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 armement visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête 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 un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également envoyer immédiatement un rapport aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été soumis.

Règle 7

Délivrance du certificat ou apposition d'un visa

1. Un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 6 de la présente Annexe, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la présente Convention.

2. Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, selon qu'il convient, soit par l'Autorité, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle 8

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement

1. Le Gouvernement d'une Partie à la présente Convention peut, à la requête de l'Autorité, faire visiter un navire ; s'il est convaincu que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il doit délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou en autoriser la délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur le certificat dont est muni le navire conformément à la présente Annexe.

2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la requête.

3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration attestant qu'il a été délivré à la requête de l'Autorité ; il doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de la règle 7 de la présente Annexe.

4. Il ne doit pas être délivré de certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures à un navire autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention.

Règle 9

Modèle du certificat

Le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe et être rédigé au moins en anglais, en espagnol ou en français. Si la langue officielle de l'État qui le délivre est utilisée également, celle-ci doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

Règle 10

Durée et validité du certificat

1. Le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans.

2.1. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

2.2. Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

2.3. Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 de la présente règle, à condition que les visites spécifiées aux règles 6.1.3 et 6.1.4 de la présente Annexe, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

4. Si une visite de renouvellement a été achevée et qu'un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Autorité peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne doit pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Autorité peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Autorité pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'Autorité, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des paragraphes 2.2, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8. Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à la règle 6 de la présente Annexe :

- .1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;
- .2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite par la règle 6.1 de la présente Annexe doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ; et

- .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par la règle 6.1 de la présente Annexe ne soient pas dépassés.
9. Un certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :
- .1 si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 6.1 de la présente Annexe ;
 - .2 si les visas prévus à la règle 6.1.3 ou 6.1.4 de la présente Annexe n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou
 - .3 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions des règles 6.4.1 et 6.4.2 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 le pavillon doit adresser dès que possible à l'Autorité des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Règle 11

Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port ()*

1. Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, lorsqu'il y a des raisons précises de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles de bord relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.
2. Dans les circonstances visées au paragraphe 1 de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.
3. Les procédures relatives au contrôle par l'État du port qui sont prescrites à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent dans le cas de la présente règle.
4. Aucune disposition de la présente règle ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

(*) Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19), telle que modifiée par la résolution A.882(21) ; voir la publication de l'OMI, portant le numéro de vente IMO-195F.

CHAPITRE 3

Prescriptions applicables aux compartiments machines de tous les navires

PARTIE A

CONSTRUCTION

Règle 12

Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type de 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, comme par exemple ceux qui résultent de la purification du combustible et des huiles de graissage et les fuites d'hydrocarbures dans les compartiments machines.
2. Les tuyaux qui desservent les citernes à boues ne doivent avoir aucun raccordement direct à la mer autre que le raccord normalisé de jonction visé à la règle 13.
3. À bord des navires livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, les citernes à résidus d'hydrocarbures doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et l'évacuation des résidus dans les installations de réception. Les navires livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, doivent satisfaire à la présente prescription dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

Règle 13

Raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation

Afin que les tuyautages des installations de réception puissent être raccordés aux tuyautages du navire servant à évacuer les résidus provenant des bouchains de la tranche des machines et des citernes à boues, les uns comme 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 tuyautages d'évacuation :

DESCRIPTION	DIMENSIONS
Diamètre extérieur	215 mm
Diamètre intérieur	Suivant le diamètre extérieur du 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 d'une largeur de 22 mm 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 d'une longueur appropriée
<p>La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre intérieur maximal de 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 600 kPa.</p>	

PARTIE B

MATÉRIEL

Règle 14

Matériel de filtrage des hydrocarbures

1. Sauf dans les cas spécifiés au paragraphe 3 de la présente règle, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 mais inférieure à 10 000 doit être muni d'un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. Lorsqu'un tel navire est autorisé à rejeter à la mer l'eau de ballast transportée dans des soutes à combustible liquide conformément à la règle 16.2, il doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 2 de la présente règle.

2. Sauf dans les cas spécifiés au paragraphe 3 de la présente règle, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 doit être muni d'un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

3. Les navires, tels que les navires-hôtels, les navires de stockage etc., qui sont stationnaires, abstraction faite des voyages sans cargaison qu'ils effectuent à l'occasion d'un changement de lieu, sont dispensés de l'installation d'un matériel de filtrage des hydrocarbures. Ces navires doivent être munis d'une citerne de stockage d'un volume jugé adéquat par l'Autorité pour la conservation à bord de la totalité des eaux de cale polluées. Ces eaux de cale polluées doivent être conservées à bord en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations de réception.

4. L'Autorité doit s'assurer que les navires d'une jauge brute inférieure à 400 sont dotés, dans toute la mesure du possible, d'un équipement leur permettant de conserver à bord les hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures ou de les rejeter conformément aux prescriptions de la règle 15.6 de la présente Annexe.

5. L'Autorité peut exempter de l'application des paragraphes 1 et 2 de la présente règle :

- .1 tout navire qui effectue exclusivement des voyages à l'intérieur de zones spéciales, ou
- .2 tout navire dont le certificat est délivré en vertu du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (ou relevant par ailleurs du champ d'application de ce recueil eu égard à ses dimensions et à sa conception) qui effectue un service régulier dont les rotations ne dépassent pas 24 heures, ou des voyages à l'occasion d'un changement de lieu, sans transport de passagers ni de cargaison,

- .3 eu égard aux dispositions des alinéas .1 et .2 ci-dessus, les conditions suivantes doivent être réunies :
- .1 le navire est équipé d'une citerne de stockage d'une capacité jugée adéquate par l'Autorité pour la conservation à bord de la totalité des eaux de cale polluées par les hydrocarbures ;
 - .2 toutes les eaux de cale polluées par les hydrocarbures sont conservées à bord en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations de réception ;
 - .3 l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations adéquates pour la réception des eaux de cale polluées par les hydrocarbures dans un nombre suffisant de ports ou de terminaux où le navire fait escale ;
 - .4 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue exclusivement des voyages à l'intérieur de zones spéciales ou qu'il a été reconnu comme étant un engin à grande vitesse aux fins de la présente règle et que le service auquel il est affecté est identifié ; et
 - .5 la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

6. Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé au paragraphe 1 de la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Autorité et conçu de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté à la mer après être passé par le système ait une teneur en hydrocarbures qui ne dépasse pas 15 parts par million. Lors de l'examen de la conception de ce matériel, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation. (*)

7. Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé au paragraphe 2 de la présente règle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. En outre, il doit être muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée. Le système doit également être muni de dispositifs permettant l'arrêt automatique de tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million. Lors de l'examen de la conception de ce matériel et de son approbation, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation. (*)

(*) Se reporter 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, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X), ou aux Directives et spécifications relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.60(33), ou aux Directives et spécifications révisées relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.107(49).

PARTIE C

CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES RÉSULTANT DE L'EXPLOITATION

Règle 15

Contrôle des rejets d'hydrocarbures

1. Sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe et des paragraphes 2, 3 et 6 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires est interdit.

A. Rejets hors des zones spéciales

2. Tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 est interdit, à moins que toutes les conditions énoncées ci-après soient réunies :

- .1 le navire fait route ;
- .2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de la règle 14 de la présente Annexe ;
- .3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million ;
- .4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et
- .5 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

B. Rejets à l'intérieur des zones spéciales

3. Tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 est interdit, à moins que toutes les conditions énoncées ci-après soient réunies :

- .1 le navire fait route ;
- .2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de la règle 14.7 de la présente Annexe ;

- .3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par millions ;
- .4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et
- .5 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

4. En ce qui concerne la zone de l'Antarctique, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'un navire, quel qu'il soit, est interdit.

5. Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du voyage est effectuée à l'intérieur d'une zone spéciale de procéder à des rejets en dehors d'une zone spéciale conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente règle.

C. Prescriptions applicables aux navires d'une jauge brute inférieure à 400 dans toutes les zones, à l'exception de la zone de l'Antarctique

6. Dans le cas d'un navire d'une jauge brute inférieure à 400, les hydrocarbures et tous les mélanges d'hydrocarbures doivent soit être conservés à bord en vue d'être évacués ultérieurement dans des installations de réception, soit être rejetés à la mer conformément aux dispositions suivantes :

- .1 le navire fait route ;
- .2 le navire utilise un matériel d'un type approuvé par l'Autorité qui garantit que la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million ;
- .3 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et
- .4 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

D. Prescriptions générales

7. 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 présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle. L'enquête devrait notamment porter sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures.

8. Aucun rejet à la mer ne doit contenir des quantités ou des concentrations de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin ou des produits chimiques ou autres substances ajoutés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

9. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent pas être rejetés à la mer conformément à la présente règle doivent être conservés à bord en vue d'être évacués ultérieurement dans des installations de réception.

Règle 16

Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant

1. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2 de la présente règle, à bord des navires livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 4000, autres que les pétroliers, et à bord des pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, aucune soute à combustible liquide ne doit être utilisée pour le transport d'eau de ballast.

2. Lorsque la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide oblige à transporter de l'eau de ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des soutes à combustible liquide, cette eau de ballast doit être évacuée dans une installation de réception, ou rejetée à la mer conformément à la règle 15 de la présente Annexe à l'aide du matériel spécifié à la règle 14.2 de la présente Annexe, et une mention à cet effet doit être portée sur le registre des hydrocarbures.

3. À bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} janvier 1982 ou, 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} juillet 1982, il ne doit pas être transporté d'hydrocarbures dans une citerne de coqueron avant ou dans une citerne située en avant de la cloison d'abordage.

4. Tous les navires autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 3 de la présente règle doivent satisfaire aux dispositions de ces paragraphes, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

Règle 17

Registre des hydrocarbures, partie I Opérations concernant la tranche des machines

1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire d'une jauge brute égale ou

supérieure à 400, autre qu'un pétrolier, doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie I (opérations concernant la tranche des machines). Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle prévu à l'appendice III de la présente Annexe.

2. Des mentions doivent être portées sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour chacune des citernes du navire s'il y a lieu, chaque fois qu'il est procédé à bord du navire à l'une quelconque des opérations suivantes concernant la tranche des machines :

- .1 ballastage ou nettoyage des soutes à combustible liquide ;
- .2 rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux de nettoyage des soutes à combustible liquide ;
- .3 collecte et élimination des résidus d'hydrocarbures (boues et autres résidus d'hydrocarbures) ;
- .4 rejet par-dessus bord ou élimination par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines ; et
- .5 soutage du combustible ou de l'huile de graissage.

3. En cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures tel que visé à la règle 4 de la présente Annexe, ou en cas de rejet d'hydrocarbures accidentel ou exceptionnel ne faisant pas l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

4. Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle doit être consignée intégralement et dès que possible dans le registre des hydrocarbures, partie I, de manière que toutes les rubriques du registre correspondant à l'opération soient remplies. Les mentions concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées au moins en anglais, en espagnol ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour les navires possédant un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle nationale de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, cette langue doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

5. Toute défaillance du matériel de filtrage doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie I.

6. Le registre des hydrocarbures, partie I, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection 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.

7. L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la présente Convention peut inspecter le registre des hydrocarbures, partie I, 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 extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre des hydrocarbures, partie I. L'inspection du registre des hydrocarbures, partie I, et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

CHAPITRE 4

Prescriptions applicables à la tranche de la cargaison des pétroliers

PARTIE A

CONSTRUCTION

Règle 18

Citernes à ballast séparé

Pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes livrés après le 1^{er} juin 1982

1. Tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes livrés après le 1^{er} juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4, 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 lest, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à cargaison pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ou au paragraphe 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 du 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 aux prescriptions suivantes :

- .1 le tirant d'eau sur quille au milieu du navire (d_m) en mètres (calculé sans prendre en considération une quelconque déformation du navire) ne doit être pas être inférieur à :

$$d_m = 2,0 + 0,02L ;$$

- .2 les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière doivent avoir des valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (d_m) spécifié au paragraphe 2.1 de la présente règle et à une assiette positive inférieure ou égale à 0,015 L ; et
 - .3 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 :
- .1 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 ; et
 - .2 dans les cas exceptionnels où le caractère particulier de l'exploitation d'un pétrolier l'oblige à transporter du ballast en excédent de la quantité prévue au paragraphe 2 de la présente règle, à condition que l'exploitation de ce pétrolier entre dans la catégorie des cas exceptionnels telle qu'établie par l'Organisation.

Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions de la règle 34 de la présente Annexe et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures, partie II, mentionné à la règle 36 de la présente Annexe.

4. Dans le cas des transporteurs de pétrole brut, 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 35 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 m doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

Transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livrés le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle, tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle.

7. Les transporteurs de pétrole brut visés au paragraphe 6 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 aux règles 33 et 35 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.

Transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livrés le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date

8. Tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, 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 suivantes :

- .1 Le transporteur de produits doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini à la règle 1.17 de la présente Annexe, de manière à satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle.
- .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 révisées pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées que l'Organisation a adoptées par la résolution A.495(XII).
- .3 Le transporteur de produits 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. (*)
- .4 Tout transporteur de produits exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être muni 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 à l'alinéa 8.2.

(*) Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter 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, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits le 2 octobre 1986 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14). Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement

équivalent le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49).

(**) Pour le modèle normalisé de ce manuel d'exploitation, voir la résolution A.495(XII) 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.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

9. Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément aux paragraphes 1, 6 ou 8 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.

Pétroliers livrés le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date pourvus d'installations pour ballast spécial

10. Pétroliers livrés le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, pourvus d'installations pour ballast spécial.

- .1 Lorsqu'un pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, 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 présente règle 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 6 de la présente règle, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies :
 - .1 les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité ;
 - .2 un accord est intervenu entre l'Autorité et les gouvernements des États des ports intéressés qui sont Parties à la présente Convention lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation ; et
 - .3 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 de la règle 34 de la présente Annexe et conformément aux prescriptions des règles 29, 31 et 32 de la présente Annexe et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à la règle 36 de la présente Annexe.
- .3 Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa 10.1.3 de la présente règle doit en communiquer les détails à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties à la présente Convention.

Pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes livrés après le 31 décembre 1979

11. Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à la règle 1.28.2, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux dispositions des paragraphes 2, 3 et 4, ou, le cas échéant, du paragraphe 5 de la présente règle.

Localisation défensive des espaces à ballast séparé

12. Localisation défensive des espaces à ballast séparé.

A bord de tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes livrés après le 1^{er} juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4, exception faite des navires-citernes qui satisfont aux dispositions de la règle 19, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2 de la présente règle et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 13, 14 et 15 de la présente règle de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.

13. Les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures qui sont compris dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison (L_t) doivent être disposés de manière à satisfaire à la formule suivante :

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

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 à la règle 1.22 de la présente Annexe,

D = creux sur quille en mètres mesuré verticalement au milieu du navire du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire,

$J = 0,45$ pour les pétroliers de 20 000 tonnes de port en lourd, 0,30 pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, sous réserve des dispositions du paragraphe 14 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.

14. 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 :

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

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 25.1.1 de la présente Annexe.

O_s = tel que défini à la règle 25.1.2 de la présente Annexe.

O_A = fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à la règle 26.2 de la présente Annexe.

15. 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 :

- .1 la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 m. La largeur est mesurée à partir du bordé perpendiculairement à l'axe longitudinal. 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
- .2 le creux vertical minimal de chaque citerne ou espace de double fond doit être égal à $B/15$ ou à 2 m, 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 19

Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date

1. La présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.6, de la façon indiquée ci-après.

2. Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes doit :

- .1 en remplacement des dispositions des paragraphes 12 à 15 de la règle 18 qui lui sont applicables, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3 de la présente règle, à moins qu'il ne soit soumis aux dispositions des paragraphes 4 et 5 de la présente règle ; et
- .2 satisfaire, le cas échéant, aux prescriptions de la règle 28.6.

3. La tranche des citernes à cargaison doit être protégée sur toute sa longueur par des citernes à ballast ou des espaces autres que des citernes contenant des hydrocarbures de la manière suivante :

.1 Citernes ou espaces latéraux

Les citernes ou espaces latéraux doivent s'étendre soit sur toute la hauteur du bordé du navire, soit du plafond du double fond au pont le plus élevé, sans qu'il soit tenu compte d'une éventuelle gouttière arrondie. Ils doivent être disposés de manière telle que les citernes à cargaison ne soient nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance w mesurée, comme indiqué à la figure 1, en une section droite quelconque perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous :

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000} \text{ (m) ou}$$

$w = 2,0$ m, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de w ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m.

.2 Citernes ou espaces de double fond

En une section droite quelconque, la hauteur minimale de chaque citerne ou espace de double fond doit être telle que la distance h entre le fond des citernes à cargaison et le tracé hors membres du bordé de fond mesurée perpendiculairement au bordé de fond, comme indiqué à la figure 1, ne soit pas inférieure à la distance définie ci-dessous :

$$h = B/15 \text{ (m) ou}$$

$$h = 2,0 \text{ m, si cette dernière valeur est inférieure.}$$

La valeur de h ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m.

3. Zone de l'arrondi du bouchain ou zones sans arrondi de bouchain clairement défini.

Lorsque les distances h et w sont différentes, la valeur à retenir au-delà d'une hauteur égale à 1,5 h au-dessus de la ligne d'eau zéro est la distance w , comme indiqué à la figure 1.

4. Capacité globale des citernes à ballast

À bord des transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et des transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, la capacité globale des citernes latérales, des citernes de double fond et des citernes de coqueron avant et arrière ne doit pas être inférieure à la capacité des citernes à ballast séparé déterminée conformément aux dispositions de la règle 18 de la présente Annexe. Les citernes et espaces latéraux et de double fond utilisés pour satisfaire aux prescriptions de la règle 18 doivent être disposés de façon aussi uniforme que possible le long des citernes à cargaison. Toute capacité de ballast séparé supplémentaire prévue pour réduire les contraintes de flexion longitudinales imposées à la poutre-navire, l'assiette, etc., peut être située n'importe où à l'intérieur du navire.

5. Puisards de citernes à cargaison

Les puisards de citernes à cargaison peuvent pénétrer le double fond au-dessous de la limite définie par la distance h , à condition qu'ils soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le bordé de fond ne soit pas inférieure à 0,5 h .

6. Tuyautages de ballast et de cargaison

Les tuyautages de ballast et autres tuyautages tels que les tuyaux de sonde et d'aération des citernes de ballast ne doivent pas traverser les citernes à cargaison. Les tuyautages de cargaison et autres tuyautages similaires des citernes à cargaison ne doivent pas traverser les citernes de ballast. Des exemptions peuvent être accordées pour les faibles longueurs de tuyautages, à condition que ces longueurs de tuyautages soient complètement soudées ou soient d'une construction équivalente.

4. Pour les citernes ou espaces de double fond, les dispositions suivantes s'appliquent :

1. Les citernes ou espaces de double fond prescrits au paragraphe 3.2 de la présente règle peuvent être omis à condition que la conception du navire-citerne soit telle que la pression de la cargaison et des vapeurs qui s'exerce sur le bordé de fond formant un cloisonnement unique entre la cargaison et la mer ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure de l'eau, conformément à la formule suivante :

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

dans laquelle :

h_c = hauteur de la cargaison en contact avec le bordé de fond, en m

ρ_c = densité maximale de la cargaison, en kg/m³

d_n = tirant d'eau minimal d'exploitation dans toutes les conditions de chargement prévues, en m

ρ_s = densité de l'eau de mer en kg/m³

Δp = pression de tarage maximale au-dessus de la pression atmosphérique (pression manométrique) de la soupape pression/dépression prévue pour la citerne à cargaison, en Pa.

f = facteur de sécurité = 1,1

g = accélération due à la pesanteur (9,81 m/s²)

2. Tout cloisonnement horizontal nécessaire pour satisfaire aux prescriptions ci-dessus doit être situé à une hauteur d'au moins $B/6$ ou 6 m, si cette dernière valeur est inférieure, mais de 0,6 D au plus, au-dessus de la ligne d'eau zéro, D étant le creux sur quille au milieu du navire.

3. L'emplacement des citernes ou espaces latéraux doit être tel que prescrit au paragraphe 3.1 de la présente règle ; toutefois, au-dessous d'un niveau situé à 1,5 h au-dessus de la ligne d'eau zéro, h étant tel que défini au paragraphe 3.2 de la présente règle, la limite des citernes à cargaison peut s'étendre verticalement jusqu'au bordé de fond, comme indiqué à la figure 2.

5. D'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers peuvent également être acceptées à titre de variantes des prescriptions spécifiées au paragraphe 3 de la présente règle, à condition que ces méthodes assurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le Comité de la protection du milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (*).

(*) Se reporter aux Directives intérimaires révisées pour l'approbation d'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.110(49).

6. Tout pétrolier d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 de la présente règle ou doit :

- .1 être pourvu au moins de citernes ou d'espaces de double fond ayant une profondeur telle que la distance h définie au paragraphe 3.2 de la présente règle satisfasse aux dispositions suivantes :

$$h = B/15 \text{ (m)},$$

la valeur de h ne devant en aucun cas être inférieure à 0,76 m ;

dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, la limite des citernes à cargaison doit être parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, comme indiqué à la figure 3 ; et

- .2 être équipé de citernes à cargaison conçues de telle sorte que la capacité de chacune des citernes à cargaison ne dépasse pas 700 m³, à moins que les citernes ou espaces latéraux soient disposés de la manière indiquée au paragraphe 3.1 de la présente règle et que la distance w soit calculée comme suit :

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20\,000} \text{ (m)}$$

la valeur de w ne devant en aucun cas être inférieure à 0,76 m.

7. Il ne doit être transporté d'hydrocarbures dans aucun espace s'étendant à l'avant d'une cloison d'abordage installée conformément à la règle II-1/11 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée. Un pétrolier pour lequel il n'est pas exigé de cloison d'abordage en application de cette règle ne doit transporter d'hydrocarbures dans aucun espace s'étendant à l'avant du plan transversal perpendiculaire à l'axe longitudinal qui est situé à l'endroit où se trouverait la cloison d'abordage installée conformément à ladite règle.

8. Lorsqu'elles approuvent la conception et la construction de pétroliers devant être construits conformément aux dispositions de la présente règle, les Autorités doivent tenir dûment compte des aspects généraux liés à la sécurité, notamment de la nécessité d'assurer l'entretien et l'inspection des citernes et espaces latéraux ou de double fond.

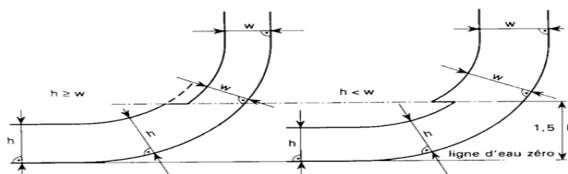


Figure 1 - Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 3

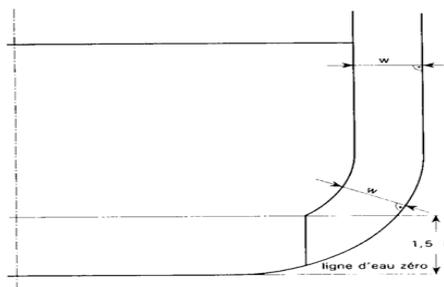


Figure 2 - Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 4

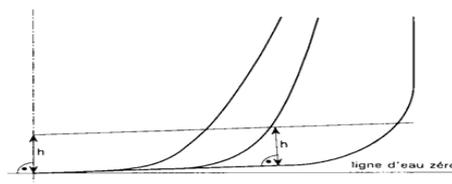


Figure 3 - Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 5

Règle 20

Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996

1. Sauf disposition expresse contraire, la présente règle :

- .1 s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, livrés avant le 6 juillet 1996, tels que définis à la règle 1.28.5 de la présente Annexe ;
- .2 ne s'applique pas aux pétroliers satisfaisant à la règle 19 et à la règle 28 en ce qui concerne le paragraphe 28.6, livrés avant le 6 juillet 1996, tels que définis à la règle 1.28.5 de la présente Annexe ;

.3 ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa .1 ci-dessus qui satisfont aux règles 19.3.1 et 19.3.2 ou 19.4 ou 19.5 de la présente Annexe, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances à respecter pour la protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles qui sont spécifiées dans le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison à bord des navires du type 2, et les distances à respecter pour la protection du fond, mesurées dans l'axe longitudinal, doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 18.15.2 de la présente Annexe.

2. Aux fins de la présente règle :

- .1 « Huile diesel lourde » désigne l'huile diesel autre que les distillats dont plus de 50 % en volume se distillent à une température ne dépassant pas 340 °C au cours d'essais effectués selon une méthode jugée acceptable par l'Organisation (1) ;
- .2 « Fuel-oil » désigne les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme combustible pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la spécification jugée acceptable par l'Organisation (2).

(1) Se reporter à la méthode d'essai normalisée (Désignation D86) de l'American Society for Testing and Materials.

(2) Se reporter à la spécification de l'American Society for Testing and Materials concernant le fuel-oil No 4 (désignation D396) ou les fuel-oils plus lourds.

3. Aux fins de la présente règle, les pétroliers sont répartis dans les catégories suivantes :

- .1 « Pétrolier de la catégorie 1 » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers livrés après le 1^{er} juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4 de la présente Annexe ;
- .2 « Pétrolier de la catégorie 2 » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers livrés après le 1^{er} juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4 de la présente Annexe ;
- .3 « Pétrolier de la catégorie 3 » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes mais inférieur aux ports en lourd spécifiés aux alinéas 1 et 2 du présent paragraphe.

4. Tout pétrolier auquel s'applique la présente règle doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 à 5, 7 et 8 de la règle 19 et de la règle 28 pour ce qui est du paragraphe 28.6 de la présente Annexe au plus tard le 5 avril 2005 ou à la date anniversaire de sa livraison à la date ou l'année spécifiée dans le tableau ci-après :

CATÉGORIE de pétrolier	DATE OU ANNÉE
Catégorie 1	Le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1982 ou avant cette date. 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1982.
Catégorie 2 et catégorie 3	Le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1977 ou avant cette date. 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1977 mais avant le 1 ^{er} janvier 1978. 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979. 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981. 2008 pour les navires livrés en 1982. 2009 pour les navires livrés en 1983. 2010 pour les navires livrés en 1984 ou après cette date.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, dans le cas d'un pétrolier de la catégorie 2 ou de la catégorie 3 qui est doté soit uniquement de doubles fonds ou de doubles murailles qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, soit d'espaces de double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, mais qui ne satisfait pas aux conditions requises pour être exempté de l'application des dispositions du paragraphe 1.3 de la présente règle, l'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel navire au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4 de la présente règle, à condition que :

- .1 le navire ait été en service le 1^{er} juillet 2001 ;
- .2 l'Autorité ait établi, en vérifiant la documentation officielle du navire, que celui-ci satisfait aux conditions spécifiées ci-dessus ;
- .3 les conditions spécifiées ci-dessus n'aient pas changé ; et

.4 ce maintien en exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.

6. Un pétrolier de la catégorie 2 ou de la catégorie 3 ayant atteint 15 ans d'âge ou plus après la date de sa livraison doit satisfaire au système d'évaluation de l'état du navire adopté par le Comité de la protection du milieu marin par la résolution MEPC.94(46), telle que modifiée, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe.

7. L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier de la catégorie 2 ou de la catégorie 3 au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4 de la présente règle si les résultats de l'application du système d'évaluation de l'état du navire attestent, à la satisfaction de l'Autorité, que le navire est en état de continuer à être exploité, à condition que son exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison, si cette dernière date est antérieure.

8. .1 L'Autorité d'une Partie à la présente Convention qui autorise l'application du paragraphe 5 de la présente règle ou qui autorise, suspend, retire ou refuse l'application du paragraphe 7 de la présente règle à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement communiquer les détails pertinents à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.

.2 Une Partie à la présente Convention a le droit de refuser l'accès aux ports ou terminaux au large relevant de sa juridiction à des pétroliers exploités conformément aux dispositions :

.1 du paragraphe 5 de la présente règle au-delà de la date anniversaire de la livraison du navire en 2015 ; ou

.2 du paragraphe 7 de la présente règle.

En pareil cas, ladite Partie doit communiquer les détails de ce refus à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information.

Règle 21

Prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers transportant des hydrocarbures lourds en tant que cargaison

1. La présente règle :

.1 s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes qui transportent des hydrocarbures lourds en tant que cargaison, quelle que soit leur date de livraison ; et

.2 ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa 1 ci-dessus qui satisfont aux règles 19.3.1 et 19.3.2 ou 19.4 ou 19.5 de la présente Annexe, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances à respecter pour la protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles qui sont spécifiées dans le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison à bord des navires du type 2 et les distances à respecter pour la protection du fond doivent satisfaire à la règle 18.15.2 de la présente Annexe.

2. Aux fins de la présente règle, « hydrocarbures lourds » désigne l'un quelconque des produits suivants :

.1 pétrole brut d'une densité à 15 °C supérieure à 900 kg/m³ ;

.2 fuel-oil d'une densité à 15 °C supérieure à 900 kg/m³ ou d'une viscosité cinématique à 50 °C supérieure à 180 mm²/s ;

.3 bitume, goudron et leurs émulsions.

3. Outre les dispositions de la règle 20 qui lui sont applicables, un pétrolier auquel la présente règle s'applique doit satisfaire aux dispositions des paragraphes 4 à 8 de la présente règle.

4. Sous réserve des dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de la présente règle, un pétrolier auquel la présente règle s'applique doit :

.1 si son port en lourd est égal ou supérieur à 5 000 tonnes, satisfaire aux prescriptions de la règle 19 de la présente Annexe au plus tard le 5 avril 2005 ; ou

.2 si son port en lourd est égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 5 000 tonnes, être doté de citernes ou d'espaces de double fond satisfaisant aux dispositions de la règle 19.6.1 de la présente Annexe et de citernes ou d'espaces latéraux disposés conformément à la règle 19.3.1 et satisfaisant au critère spécifié pour la distance *w* à la règle 19.6.2, au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008.

5. Dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison et qui est doté soit uniquement de doubles fonds ou de doubles murailles qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, soit d'espaces de double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, mais qui ne satisfait pas

aux conditions requises pour être exempté de l'application des dispositions du paragraphe 1.2 de la présente règle, l'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel navire au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4 de la présente règle, à condition que :

- .1 le navire ait été en service le 4 décembre 2003 ;
 - .2 l'Autorité ait établi, en vérifiant la documentation officielle du navire, que celui-ci satisfait aux conditions spécifiées ci-dessus ;
 - .3 les conditions spécifiées ci-dessus n'aient pas changé ;
- et
- .4 ce maintien en exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.
6. .1 L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes qui transporte du pétrole brut d'une densité à 15° C supérieure à 900 kg/m³ mais inférieure à 945 kg/m³ au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4.1 de la présente règle si les résultats de l'application du système d'évaluation de l'état du navire visé à la règle 20.6 attestent, à la satisfaction de l'Autorité, que le navire est en état de continuer à être exploité, compte tenu de ses dimensions, de son âge, de sa zone d'exploitation et de l'état de sa structure, à condition que son exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.
- .2 L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 5 000 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4.2 de la présente règle si, de l'avis de l'Autorité, le navire est en état de continuer à être exploité, compte tenu de ses dimensions, de son âge, de sa zone d'exploitation et de l'état de sa structure, à condition que son exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.
7. L'Autorité d'une Partie à la présente Convention peut exempter un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison de l'application des dispositions de la présente règle si ce pétrolier :
- .1 soit effectue exclusivement des voyages à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction, soit est exploité en tant qu'unité flottante de stockage d'hydrocarbures lourds située à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction ; ou
 - .2 soit effectue exclusivement des voyages à l'intérieur d'une zone relevant de la juridiction d'une autre Partie, soit est exploité en tant qu'unité flottante de stockage d'hydrocarbures lourds située à l'intérieur d'une zone relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette partie consente à ce que le pétrolier soit exploité à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction.
8. .1 L'Autorité d'une Partie à la présente Convention qui autorise, suspend, retire ou refuse l'application du paragraphe 5, 6 ou 7 de la présente règle à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement communiquer les détails pertinents à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.
- .2 Sous réserve des dispositions du droit international, une Partie à la présente Convention a le droit de refuser à des pétroliers exploités conformément aux dispositions du paragraphe 5 ou 6 de la présente règle l'accès aux ports ou terminaux au large relevant de sa juridiction, ou de refuser le transbordement entre navires d'hydrocarbures lourds dans une zone relevant de sa juridiction, sauf lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer. En pareil cas, cette partie doit communiquer les détails de ce refus à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information.

Règle 22

Protection du fond des chambres des pompes

1. La présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes construits le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date.

2. La chambre des pompes doit être pourvue d'un double fond de sorte que, en une section droite quelconque, la hauteur minimale de chaque citerne ou espace de double fond soit telle que la distance h entre le fond de la chambre des pompes et le tracé hors membres du bordé de fond mesurée perpendiculairement à la ligne d'eau zéro ne soit pas inférieure à la distance définie ci-dessous :

$$h = B/15 \text{ (m) ou}$$

$h = 2 \text{ m}$, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de h ne doit pas être inférieure à 1 m.

3. Dans le cas des chambres des pompes dont le bordé de fond est situé à une hauteur au-dessus de la ligne d'eau zéro égale au moins à la hauteur minimale prescrite au paragraphe 2 ci-dessus (par exemple, les conceptions à poupe en nacelle), une construction de double fond n'est pas nécessaire au droit de la chambre des pompes.

4. Les pompes de ballast doivent être équipées de dispositifs permettant d'assurer une aspiration efficace des citernes de double fond.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus, si en cas d'invasion de la chambre des pompes, le circuit de pompage du ballast ou de la cargaison reste en état de fonctionner, il n'est pas nécessaire d'installer un double fond.

Règle 23

Aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures

1. La présente règle s'applique aux pétroliers livrés le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.8.

2. Aux fins de la présente règle, les définitions ci-après s'appliquent :

- .1 Le « tirant d'eau à la ligne de charge (d_s) » est la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres, à la mi-longueur du navire, et la flottaison correspondant au tirant d'eau d'été devant être assigné au navire. Les calculs relatifs à la présente règle devraient être basés sur le tirant d'eau d_s , sans tenir compte des tirants d'eau assignés qui peuvent être supérieurs à d_s , tel que le tirant d'eau à la ligne de charge tropicale.
- .2 La « flottaison (d_B) » est la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres, à la mi-longueur du navire, et la flottaison correspondant à 30 % du creux D_s .
- .3 La « largeur (B_s) » est la largeur extrême hors membres du navire, en m, au niveau ou au-dessous de la ligne de charge maximale d_s .
- .4 La « largeur (B_B) » est la largeur extrême hors membres du navire, en m, au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B .
- .5 Le « creux (D_s) » est le creux sur quille en m, mesuré à la mi-longueur du navire jusqu'au pont supérieur, sur le bordé.
- .6 La « longueur (L) » et le « port en lourd (DW) » ont le sens défini dans les règles 1.19 et 1.23 respectivement.

3. Afin d'assurer une protection adéquate contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement, il faut se conformer à ce qui suit :

.1 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 5 000 tonnes, le paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne doit avoir les valeurs suivantes :

$$O_M \leq 0,015 \text{ pour } C \leq 200\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200\,000) (400\,000 - C) \text{ pour } 200\,000 \text{ m}^3 < C < 400\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 \text{ pour } C \geq 400\,000 \text{ m}^3$$

pour les transporteurs mixtes d'un port en lourd supérieur à 5 000 tonnes métriques mais d'une capacité inférieure à 200 000 m³, le paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne peut être appliqué à condition que les calculs soumis montrent, à la satisfaction de l'Autorité, qu'une fois sa résistance structurelle accrue prise en considération, le transporteur mixte a une aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures qui est au moins équivalente à celle d'un navire-citerne à double coque standard de mêmes dimensions dont $O_M \leq 0,015$.

$$O_M \leq 0,021 \text{ pour } C \leq 100\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100\,000) (200\,000 - C) \text{ pour } 100\,000 \text{ m}^3 < C \leq 200\,000 \text{ m}^3$$

dans ces formules :

O_M = paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne

C = volume total, en m³, des hydrocarbures de cargaison, à un taux de remplissage des citernes de 98 %.

.2 pour les pétroliers dont le port en lourd est inférieur à 5 000 tonnes, la longueur de chaque citerne à cargaison ne doit pas dépasser 10 m ou l'une des valeurs suivantes, si ces valeurs sont supérieures :

.1 lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale à l'intérieur des citernes à cargaison :

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right) L$$

à condition que cette valeur ne dépasse pas 0,2L.

.2 lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale à l'intérieur des citernes à cargaison :

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right) L$$

.3 lorsqu'il existe deux cloisons longitudinales ou plus à l'intérieur des citernes à cargaison :

.1 pour les citernes à cargaison latérales : 0,2 L.

.2 pour les citernes à cargaison centrales :

$$.1 \quad \text{si } \frac{b_i}{B} \geq 0,2 \quad : 0,2L$$

$$.2 \quad \text{si } \frac{b_i}{B} < 0,2 :$$

- lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale axiale :

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

- lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale :

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

.4 b_i est la distance minimale qui sépare le bordé du navire de la cloison longitudinale la plus proche de la citerne considérée, mesurée à partir du bordé vers l'intérieur, perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire, au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné.

4. Les hypothèses générales ci-après s'appliquent pour le calcul du paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne.

.1 La longueur de la tranche de la cargaison s'étend de l'extrémité avant à l'extrémité arrière de toutes les citernes mises en place pour transporter des hydrocarbures de cargaison, y compris les citernes à résidus.

.2 Lorsque la présente règle se réfère à des citernes à cargaison, il faut considérer que ces citernes comprennent toutes les citernes à cargaison, les citernes de décantation et les soutes à combustible comprises dans la longueur de la tranche de la cargaison.

.3 On doit supposer que le navire est chargé jusqu'au tirant d'eau à la ligne de charge d_s et que son assiette et son inclinaison sont nulles.

.4 On doit supposer que toutes les citernes à cargaison d'hydrocarbures sont remplies à 98 % de leur capacité volumétrique. La densité nominale des hydrocarbures de cargaison (ρ_n) doit être calculée comme suit :

$$\rho_n = 1\,000 (DW)/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

.5 Dans ces calculs de fuites, la perméabilité de chaque espace de la tranche de la cargaison, y compris les citernes à cargaison, citernes de ballast et autres espaces qui ne sont pas des espaces à hydrocarbures, doit être considérée comme égale à 0,99, sauf preuve du contraire.

.6 Il peut être fait abstraction des puisards pour déterminer l'emplacement des citernes, à condition que les puisards soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le bordé de fond ne soit pas inférieure à 0,5 h, h étant la hauteur définie à la règle 19.3.2.

5. Les hypothèses à utiliser pour la combinaison des paramètres de fuites d'hydrocarbures sont les suivantes :

.1 Les fuites d'hydrocarbures moyennes doivent être calculées, d'une part, pour les avaries de bordé et d'autre part, pour les avaries de fond et les résultats doivent ensuite être combinés pour obtenir le paramètre adimensionnel de fuites d'hydrocarbures, O_M , comme suit :

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB})/C$$

dans cette formule :

O_{MS} = fuite moyenne, en m^3 , pour une avarie de bordé ;

et

O_{MB} = fuite moyenne, en m^3 , pour une avarie de fond.

.2 Pour une avarie de fond, la fuite moyenne doit être calculée séparément pour un niveau de marée de 0 m et de moins 2,5 m et les résultats doivent ensuite être combinés comme suit :

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

dans cette formule :

$O_{MB(0)}$ = fuite moyenne pour un niveau de marée de 0 m ; et

$O_{MB(2,5)}$ = fuite moyenne, en m^3 , pour une marée de moins 2,5 m.

6. La fuite moyenne pour une avarie de bordé O_{MS} doit être calculée comme suit :

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

dans cette formule :

i représente chaque citerne à cargaison considérée ;

n = le nombre total de citernes à cargaison ;

$P_{S(i)}$ = la probabilité de pénétration d'une citerne à cargaison i à la suite d'une avarie de bordé, calculée conformément au paragraphe 8.1 de la présente règle ;

$O_{S(i)}$ = la fuite, en m^3 , qui résulte d'une avarie de bordé subie par une citerne à cargaison i , et qui est supposée égale au volume total des hydrocarbures dans la citerne à cargaison i remplie à 98 %, à moins qu'il ne soit prouvé, par l'application des Directives visées à la règle 19.5, qu'un volume de cargaison important sera conservé ; et

C_3 = 0,77 pour les navires dont les citernes à cargaison comportent deux cloisons longitudinales continues sur toute la longueur de la tranche de la cargaison et dont $P_{S(i)}$ est calculé conformément au paragraphe 8 de la présente règle. C_3 est égal à 1,0 pour tous les autres navires ou lorsque $P_{S(i)}$ est calculé conformément au paragraphe 10 de la présente règle.

7. La fuite moyenne pour une avarie de fond doit être calculée pour chaque niveau de marée comme suit :

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

dans cette formule :

i représente chaque citerne à cargaison considérée ;

n = le nombre total de citernes à cargaison ;

$P_{B(i)}$ = la probabilité de pénétration d'une citerne à cargaison i à la suite d'une avarie de fond, calculée conformément au paragraphe 9.1 de la présente règle ;

$O_{B(i)}$ = la fuite d'une citerne à cargaison i , en m^3 , calculée conformément au paragraphe 7.3 de la présente règle ; et

$C_{DB(i)}$ = facteur représentant le volume des hydrocarbures captés, tel que défini au paragraphe 7.4 de la présente règle.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

dans cette formule :

i , n , $P_{B(i)}$ et $C_{DB(i)}$ sont tels que définis au paragraphe 7.1 ci-dessus ;

$O_{B(i)}$ = la fuite d'une citerne à cargaison i , en m^3 , après renverse de la marée.

.3 La fuite d'hydrocarbures $O_{B(i)}$ pour chaque citerne d'hydrocarbures de cargaison doit être calculée sur la base des principes de l'équilibre de pression hydrostatique, conformément aux hypothèses ci-après :

.1 On doit supposer que le navire est échoué avec une assiette et une inclinaison nulles, le tirant d'eau du navire échoué avant renverse de la marée étant égal au tirant d'eau à la ligne de charge d_s .

.2 Le niveau de la cargaison après avarie doit être calculé comme suit :

$$h_c = [(d_s + t_c - Z_1)(\rho_s) - (1\ 000\ p)]/g/\rho_n$$

dans cette formule :

h_c = hauteur, en m, des hydrocarbures de cargaison au-dessus de Z_1 ;

t_c = renverse de la marée, en m. Les baisses de marée doivent être exprimées en valeurs négatives ;

Z_1 = hauteur, en m, du point le plus bas dans la citerne à cargaison au-dessus de la ligne d'eau zéro ;

ρ_s = densité de l'eau de mer, laquelle doit être considérée comme égale à 1 025 kg/m^3 ;

P = si un dispositif à gaz inerte est installé, la surpression normale, en kPa, doit être considérée comme égale à 5 kPa au moins ; si aucun dispositif à gaz inerte n'est installé, la surpression peut être considérée comme égale à 0 ;

g = l'accélération due à la pesanteur, laquelle doit être considérée comme égale à 9,81 m/s^2 ; et

ρ_n = densité nominale des hydrocarbures de cargaison, calculée conformément au paragraphe 4.4 de la présente règle.

.3 Pour les citernes à cargaison limitées par le bordé de fond, on considère, sauf preuve du contraire, que la fuite d'hydrocarbures $O_{B(i)}$ est égale à 1 % au moins du volume total des hydrocarbures de cargaison transportés dans la citerne à cargaison i de manière à tenir compte de la perte par échange initial et des effets dynamiques dus au courant et à la houle.

.4 En cas d'avarie de fond, une partie de la fuite d'une citerne à cargaison peut être captée par des compartiments autres que des compartiments à hydrocarbures. On peut représenter ce captage de manière approximative en appliquant à chaque citerne le facteur $C_{DB(i)}$, lequel prend les valeurs suivantes :

$C_{DB(i)}$ = 0,6 pour les citernes à cargaison limitées au-dessous par des compartiments autres que des compartiments à hydrocarbures ;

$C_{DB(i)}$ = 1,0 pour les citernes à cargaison limitées par le bordé de fond.

8. La probabilité P_S de pénétration d'un compartiment à la suite d'une avarie de bordé doit être calculée comme suit :

$$.1 \quad P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$$

dans cette formule :

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} =$ probabilité que l'avarie pénètre la zone longitudinale limitée par X_a et X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1} =$ probabilité que l'avarie pénètre la zone verticale limitée par Z_1 et Z_u ; et

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$ probabilité que l'avarie s'étende transversalement au-delà de la limite définie par y .

- 2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{S1} , P_{Su} et P_{Sy} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de bordé qui figure au paragraphe 8.3 de la présente règle, dans lequel :

$P_{Sa} =$ la probabilité que l'avarie se situe entièrement en arrière de la position X_a/L ;

$P_{Sf} =$ la probabilité que l'avarie se situe entièrement en avant de la position X_f/L ;

$P_{S1} =$ la probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessous de la citerne ;

$P_{Su} =$ la probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessus de la citerne ; et

$P_{Sy} =$ la probabilité que l'avarie se situe entièrement à l'extérieur de la citerne.

Les limites X_a , X_f , Z_1 , Z_u et y du compartiment doivent être établies comme suit :

$X_a =$ la distance longitudinale, en m, entre l'extrémité arrière de L et le point arrière extrême du compartiment considéré ;

$X_f =$ la distance longitudinale, en m, entre l'extrémité arrière de L et le point avant extrême du compartiment considéré ;

$Z_1 =$ la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres et le point le plus bas du compartiment considéré ;

$Z_u =$ la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres et le point le plus élevé du compartiment considéré. Z_u ne doit pas être pris supérieur à D_s ; et

$y =$ la distance horizontale minimale, en m, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal, entre le compartiment considéré et le bordé extérieur (*).

- 3 Tableau des probabilités d'une avarie de bordé

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_1/D_s	P_{S1}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} doit être calculé comme suit :

$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s)$ pour $y/B_s \leq 0,05$

$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\}(y/B_s - 0,05)$ pour $0,05 < y/B_s < 0,1$

$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1)$ pour $y/B_s \geq 0,1$

P_{Sy} ne doit pas être pris supérieur à 1.

(*) Pour les dispositions symétriques des citernes, les avaries sont envisagées pour un bordé du navire seulement, auquel cas toutes les dimensions « y » doivent être mesurées de ce même bordé. Pour les dispositions asymétriques, se reporter aux Notes explicatives sur les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52).

9. La probabilité P_B de pénétration d'un compartiment à la suite d'une avarie de fond doit être calculée comme suit :

- 1 $P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$

dans cette formule :

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} =$ probabilité que l'avarie pénètre la zone longitudinale limitée par X_a et X_f ;

$P_{BT} = 1 - P_{BP} - P_{Bs}$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone transversale limitée par Y_p et Y_s ; et
 $P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = probabilité que l'avarie s'étende verticalement au-dessus de la limite définie par z .

2. P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} et P_{Bz} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de fond figurant à l'alinéa 9.3 de la présente règle, dans lequel :

P_{Ba} = la probabilité que l'avarie se situe entièrement en arrière de la position X_a/L ;

P_{Bf} = la probabilité que l'avarie se situe entièrement en avant de la position X_f/L ;

P_{Bp} = la probabilité que l'avarie se situe entièrement à bâbord de la citerne ;

P_{Bs} = la probabilité que l'avarie se situe entièrement à tribord de la citerne ; et

P_{Bz} = la probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessous de la citerne.

Les limites X_a , X_f , Y_p , Y_s et z du compartiment doivent être établies comme suit :

X_a et X_f sont telles que définies dans le paragraphe 8.2 de la présente règle ;

Y_p = la distance transversale, en m, entre le point à bâbord extrême du compartiment situé au niveau ou au-dessous de la flottaison d_b et un plan vertical situé sur tribord à $B_b/2$ de l'axe longitudinal du navire ;

Y_s = la distance transversale, en m, entre le point à tribord extrême du compartiment situé au niveau ou au-dessous de la flottaison d_b et un plan vertical situé sur tribord à $B_b/2$ de l'axe longitudinal du navire ; et

z = la valeur minimale de z , en m, sur la longueur du compartiment, où en un emplacement longitudinal donné, z est la distance verticale entre le point le plus bas du bordé de fond à cet emplacement et le point le plus bas du compartiment à ce même emplacement.

3. Tableau des probabilités d'une avarie de fond

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_b	P_{Bp}	Y_s/B_b	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,755	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} doit être calculé comme suit :

$$P_{Bz} = (14,5 - 67,0 z/D_s) (z/D_s) \text{ pour } z/D_s \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_s - 0,1) \text{ pour } z/D_s > 0,1.$$

P_{Bz} ne doit pas être pris supérieur à 1.

10. La présente règle adopte une approche probabiliste simplifiée où il est fait la somme des contributions à la fuite moyenne de chaque citerne à cargaison. Pour certaines conceptions comme celles qui sont caractérisées par la présence de décrochements ou niches dans les cloisons ou les ponts et pour les cloisons inclinées et/ou pour une courbure prononcée de la coque, il peut être approprié d'effectuer des calculs plus rigoureux. Dans de tels cas, on peut procéder de l'une des manières suivantes :

1. Pour calculer les probabilités mentionnées aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus avec plus de précision, on peut appliquer des sous-compartiments hypothétiques (*).
2. Pour calculer les probabilités mentionnées aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus, on peut appliquer directement les fonctions de distribution stochastique de la densité figurant dans les Directives mentionnées à la règle 19.5.
3. L'aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures peut être évaluée conformément à la méthode décrite dans les Directives mentionnées à la règle 19.5.

(*) Se reporter aux Notes explicatives sur les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52).

11. Les dispositions suivantes concernant la disposition des tuyautages s'appliquent :

- .1 Les tuyautages qui traversent les citernes à cargaison et sont situés à moins de $0,30B_s$ du bordé du navire ou à moins de $0,30D_s$ du fond du navire doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture similaires à l'endroit où ils débouchent dans une citerne à cargaison. Ces vannes doivent être fermées en permanence en mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de la cargaison est nécessaire pour des opérations indispensables relatives à la cargaison.
- .2 L'utilisation d'un dispositif permettant de transférer rapidement la cargaison en cas d'urgence ou celle d'un autre système mis en place pour réduire les fuites d'hydrocarbures en cas d'accident ne peut être considérée comme contribuant à limiter les fuites d'hydrocarbures qu'après que l'Organisation a approuvé les aspects de ce système liés à l'efficacité et la sécurité. La demande d'approbation doit être soumise de la manière prévue dans les Directives mentionnées à la règle 19.5.

Règle 24

Hypothèses relatives aux avaries

1. Pour calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures des pétroliers conformément aux règles 25 et 26, 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.

.1 Avarie de bordé :		
1	Étendue longitudinale (l_c) :	$l/3L^{2/3}$ ou 14,5 m, si cette dimension est inférieure
2	Étendue transversale (t_c) (mesurée à partir du bordé vers l'intérieur et perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné) :	$B/5$ ou 11,5 m, si cette dimension est inférieure
3	Étendue verticale (v_c) :	À partir de la ligne de référence, sans limitation vers le haut
.2 Avarie de fond :		
		Sur une longueur de $0,3L$ mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire
		Sur toute autre partie du navire
1	Étendue longitudinale (l_s) :	$L/10$ ou 5 m, si cette dimension est inférieure
2	Étendue transversale (t_s) :	$B/6$ ou 10 m, en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimension puisse être inférieure à 5 m
3	Étendue verticale (v_s) à partir de la ligne de référence :	$B/15$ ou 6 m, 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 25

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 tout emplacement possible de la longueur du navire, dans la mesure définie à la règle 24 de la présente Annexe.

.1 Avaries de bordé :

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

.2 Avaries de fond :

$$O_s = 1/3(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

dans ces formules :

W_i = Volume, en m^3 , d'une citerne latérale en état d'avarie après la brèche hypothétique mentionnée à la règle 24 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 m^3 , d'une citerne centrale en état d'avarie après la brèche hypothétique mentionnée à la règle 24 de la présente Annexe ; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, C_i peut être pris égal à zéro.

$K_i = 1 - b_i/t_c$ lorsque b_i est égal ou supérieur à t_c , K_i doit être pris égal à zéro.

$Z_i = 1 - h_i/v_s$ lorsque h_i est égal ou supérieur à v_s , Z_i doit être pris égal à zéro.

b_i = Largeur, en m, de la citerne latérale considérée, mesurée à partir du bordé vers l'intérieur et perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné.

h_i = hauteur minimale, en m, des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, h_i doit être pris égal à zéro.

Partout où des symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans le présent chapitre, ils ont le sens défini dans la présente règle.

2. Si un espace vide ou une citerne à ballast séparé dont la longueur est inférieure à la longueur l_c définie à la règle 24 de la présente Annexe se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur O_c de la formule (I) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité), multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c},$$

Dans cette formule, l_i = longueur, en m, de l'espace vide ou de la citerne à ballast séparé considérée.

3.1 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.

.2 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.

.3 Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de h_i lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont un creux minimal, par rapport à la citerne, en tout cas inférieur à la moitié de celui des doubles fonds. Si le creux d'un puisard est supérieur à la moitié de celui des doubles fonds, h_i doit être pris égal au creux des doubles fonds moins celui du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de vannes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire. Ces vannes doivent être fermées en permanence en 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 O_s peut être calculée à l'aide de la formule suivante :

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

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.

6. La présente règle ne s'applique pas aux pétroliers livrés le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.8.

Règle 26

Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

1. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 7 de la présente règle,

.1 tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à la règle 1.28.2 ; et

.2 tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.1, qui appartient à l'une des deux catégories suivantes :

.1 pétrolier dont la livraison est postérieure au 1^{er} janvier 1977 ; ou

.2 pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes :

.1 la livraison n'est pas postérieure au 1^{er} janvier 1977 ; et

.2 le contrat de construction est passé après le 1^{er} janvier 1974 ou, en l'absence d'un contrat de construction passé antérieurement, la quille est posée ou le pétrolier se trouve à un stade de construction équivalent après le 30 juin 1974,

doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle.

2. Les dimensions et la disposition des citernes à cargaison des pétroliers doivent être telles que les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c ou O_s , calculées ainsi qu'il est prescrit à la règle 25 de la présente Annexe, ne dépassent en aucun point de la longueur du navire $30\,000\text{ m}^3$ ou

$$400\sqrt[3]{DW},$$

si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de $40\,000\text{ m}^3$.

3. Le volume d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser, à bord d'un pétrolier, 75 % 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 $50\,000\text{ m}^3$. Toutefois, à bord des pétroliers équipés de citernes à ballast séparé tels qu'ils sont définis à la règle 18 de la présente Annexe, le volume admissible d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures 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 :

- .1 lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale à l'intérieur des citernes à cargaison :

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

à condition que cette valeur ne dépasse pas $0,2L$;

- .2 lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale à l'intérieur des citernes à cargaison :

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

- .3 lorsqu'il existe deux cloisons longitudinales ou plus à l'intérieur des citernes à cargaison :

.1 pour les citernes latérales : $0,2L$

.2 pour les citernes centrales :

.1 si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à un cinquième : $0,2L$

.2 si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à un cinquième :

- lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale axiale:

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

- lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale:

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

.4 b_i est la distance minimale qui sépare le bordé du navire de la cloison longitudinale la plus proche de la citerne considérée, mesurée à partir du bordé vers l'intérieur, perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire, au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné.

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 à cargaison égal ou supérieur à deux, des vannes ou d'autres dispositifs de fermeture analogues 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 en 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.

7. La présente règle ne s'applique pas aux pétroliers livrés le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.8.

Règle 27

Stabilité à l'état intact

1. Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes livré le 1^{er} février 2002 ou après cette date, tel que défini à la règle 1.28.7 doit satisfaire aux critères de stabilité à l'état intact applicables, spécifiés aux alinéas 1 et 2 du présent paragraphe, quel que soit le tirant d'eau en service dans les conditions les plus défavorables de chargement de la cargaison et du ballast compatibles avec les bonnes pratiques d'exploitation, y compris aux stades intermédiaires des opérations de transfert de liquides. Dans tous les cas, on suppose que les citernes de ballast sont partiellement remplies.

- .1 Au port, la distance métacentrique initiale GMO , corrigée pour tenir compte de l'effet des carènes liquides mesurée à un angle d'inclinaison de 0° , ne doit pas être inférieure à 0,15 m.
- .2 En mer, les critères suivants sont applicables :
 - .1 l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) ne doit pas être inférieure à 0,055 mètre-radian jusqu'à un angle d'inclinaison $\theta = 30^\circ$, ni inférieure à 0,09 mètre-radian jusqu'à $\theta = 40^\circ$ ou jusqu'à l'angle d'envahissement θ_f (*), si ce dernier est inférieur à 40° . De plus, l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) entre les angles d'inclinaison 30° et 40° , ou entre les angles 30° et θ_f si ce dernier est inférieur à 40° , ne doit pas être inférieure à 0,03 mètre-radian ;

(*) θ_f est l'angle d'inclinaison auquel sont immergées les ouvertures dans la coque, les superstructures ou les roufs qui ne peuvent être fermées d'une façon étanche aux intempéries. Lorsqu'on applique ce critère, il n'y a pas lieu de considérer comme étant ouvertes les petites ouvertures par lesquelles un envahissement progressif ne peut pas se produire.

- .2 le bras de levier de redressement GZ doit être égal à 0,20 m au moins lorsque l'angle d'inclinaison est égal ou supérieur à 30° ;
- .3 le bras de levier de redressement maximal doit être atteint à un angle d'inclinaison de préférence supérieur à 30° , mais en aucun cas inférieur à 25° ; et
- .4 la distance métacentrique initiale GM_0 , corrigée pour tenir compte de l'effet des carènes liquides mesurée à un angle d'inclinaison de 0° , ne doit pas être inférieure à 0,15 m.

2. Il doit être satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle au stade de la conception. Dans le cas des transporteurs mixtes, des procédures d'exploitation complémentaires simples peuvent être autorisées.

3. Les procédures d'exploitation complémentaires simples visées au paragraphe 2 de la présente règle pour les opérations de transfert de liquides sont des consignes écrites fournies au capitaine qui :

- .1 sont approuvées par l'Autorité ;
- .2 indiquent les citernes à cargaison et les citernes de ballast pouvant, dans chaque condition particulière de transfert de liquides et pour la gamme possible des densités de cargaison, être partiellement remplies sans que cela empêche de satisfaire aux critères de stabilité. Les citernes partiellement remplies peuvent varier durant les opérations de transfert de liquides et toutes les combinaisons sont autorisées, à condition qu'il soit satisfait aux critères ;
- .3 sont aisément comprises par l'officier responsable des opérations de transfert de liquides ;
- .4 indiquent l'ordre dans lequel effectuer les opérations de transfert de la cargaison/du ballast ;
- .5 permettent de comparer la stabilité obtenue et la stabilité requise à l'aide de critères de stabilité représentés sous forme de graphiques ou de tableaux ;
- .6 n'exigent pas de l'officier responsable des calculs mathématiques complexes ;
- .7 indiquent les mesures correctives que l'officier responsable doit prendre en cas d'écart par rapport aux valeurs recommandées et en cas de situation critique ; et
- .8 figurent bien en évidence dans le manuel approuvé de directives sur l'assiette et la stabilité et sont affichées bien en vue au poste de commande des opérations de transfert de la cargaison/du ballast ainsi que dans tout logiciel utilisé pour effectuer les calculs de stabilité.

Règle 28

Compartimentage et stabilité après avarie

1. Tout pétrolier livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à la règle 1.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, doit satisfaire aux critères de compartimentage et de stabilité après avarie 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 résultant des conditions effectives de chargement partiel ou de pleine charge compatibles avec l'assiette et la résistance du navire, et avec la densité relative de la cargaison. Cette avarie doit être appliquée à tous les emplacements possibles de la longueur du navire, comme suit :

- .1 à bord des pétroliers d'une longueur supérieure à 225 m, en un point quelconque de la longueur du navire ;
- .2 à bord des pétroliers d'une longueur supérieure à 150 m, mais ne dépassant pas 225 m, en un point quelconque de la longueur du navire à condition, toutefois, que cette avarie ne s'étende pas à une cloison avant ou arrière limitant le compartiment machines situé à l'arrière. Le compartiment machines doit être considéré comme un seul compartiment envahissable ; et
- .3 à bord des pétroliers d'une longueur ne dépassant pas 150 m, en un point quelconque de la longueur du navire situé entre les cloisons transversales contiguës, à l'exception du compartiment machines. Pour les pétroliers d'une longueur égale ou inférieure à 100 m, s'il est impossible d'appliquer toutes les prescriptions du paragraphe 3 de la présente règle sans compromettre matériellement les caractéristiques d'exploitation du navire, l'Autorité peut autoriser des dérogations à ces prescriptions.

Il ne doit pas être tenu compte des conditions de ballastage lorsque le pétrolier ne transporte pas d'hydrocarbures dans ses citernes à cargaison, à l'exclusion de résidus d'hydrocarbures éventuels.

2. Les dispositions suivantes concernant l'étendue et la nature de l'avarie hypothétique s'appliquent :

.1 Avarie de bordé :

- 1 Étendue longitudinale : $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{3} \right)$ ou 14,5 m,
si cette dimension est inférieure
- 2 Étendue transversale (mesurée à partir du bordé vers l'intérieur et perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire au niveau de la ligne de charge d'été) : $\frac{B}{5}$ ou 11,5 m,
si cette dimension est inférieure
- 3 Étendue verticale : Mesurée à partir du tracé hors membres du bordé de fond au niveau de l'axe longitudinal, sans limitation vers le haut

.2 Avarie de fond

- | | | |
|---|--|--|
| | Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire | Sur toute autre partie du navire |
| 1 | Étendue longitudinale : $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{3} \right)$ ou 14,5 m,
si cette dimension est inférieure | $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{3} \right)$ ou 5 m,
si cette dimension est inférieure |
| 2 | Étendue transversale : $\frac{B}{6}$ ou 10 m,
si cette dimension est inférieure | $\frac{B}{6}$ ou 5 m,
si cette dimension est inférieure |
| 3 | Étendue verticale : $\frac{B}{15}$ ou 6 m,
si cette dimension est inférieure, mesurée à partir du tracé hors membres du bordé de fond au niveau de l'axe longitudinal | $\frac{B}{15}$ ou 6 m,
si cette dimension est inférieure, mesurée à partir du tracé hors membres du bordé de fond au niveau de l'axe longitudinal |

- .3 Si une avarie d'une étendue inférieure à l'étendue maximale spécifiée aux alinéas .1 et .2 du paragraphe 2 ci-dessus entraîne une situation plus grave, cette avarie doit être prise en considération.
- .4 Dans le cas de l'avarie s'étendant à des cloisons transversales, telle que spécifiée aux paragraphes 1.1 et 1.2 de la présente règle, la distance qui sépare les cloisons transversales étanches à l'eau doit être au moins égale à l'étendue longitudinale de l'avarie hypothétique spécifiée à l'alinéa .1 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 comprises dans l'étendue de l'avarie sont inexistantes aux fins des calculs visant à déterminer les compartiments envahis.
- .5 Dans le cas de l'avarie située entre deux cloisons transversales étanches à l'eau contiguës, telle que spécifiée au paragraphe 1.3 de la présente règle, aucune cloison transversale principale ou aucune cloison transversale limitant une citerne latérale ou une citerne de double fond ne doit être supposée endommagée sauf :

- .1 si la distance qui sépare les cloisons contiguës est inférieure à l'étendue longitudinale de l'avarie hypothétique spécifiée à l'alinéa .1 du paragraphe 2 ci-dessus ; ou
- .2 si une cloison transversale présente une niche ou un décrochement d'une longueur supérieure à 3,05 m situé à l'intérieur de l'étendue de la pénétration de l'avarie hypothétique. Le décrochement formé par la cloison de coqueron arrière et le toit du coqueron arrière ne doit pas être considéré comme un décrochement aux fins de la présente règle.
- .6 Si des tuyautages, conduits ou tunnels sont situés à l'intérieur de l'étendue hypothétique de l'avarie, 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. Un pétrolier doit être considéré comme satisfaisant aux critères de stabilité après avarie si les conditions suivantes sont remplies :

- .1 La flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, doit se situer au-dessous du bord inférieur de toute ouverture par laquelle un envahissement progressif peut se produire. Parmi ces ouvertures, doivent être inclus les tuyaux de dégagement d'air et les ouvertures qui sont fermées par des portes ou des panneaux d'écouille étanches aux intempéries, mais peuvent être exclues les ouvertures fermées par des bouchons de trous d'hommes et des bouchons à plat pont étanches à l'eau, par des petits panneaux d'écouille étanches à l'eau de citernes à cargaison qui maintiennent l'étanchéité élevée du pont, par des portes à glissière étanches à l'eau actionnées à distance et par des hublots de type fixe.
- .2 Au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison dû à l'envahissement dissymétrique ne doit pas dépasser 25°. Toutefois, cet angle peut être porté à 30° si le livet de pont n'est pas immergé.
- .3 La stabilité au stade final de l'envahissement doit être calculée et peut être considérée comme suffisante si la courbe des bras de levier de redressement a un arc minimal de 20° au-delà de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement résiduel maximal n'est pas inférieur à 0,1 m dans l'arc de 20° ; l'aire sous-tendue par la courbe dans cet arc de 20° ne doit pas être inférieure à 0,017 5 mètre-radian. Les ouvertures non protégées ne doivent pas être immergées dans cet arc, à moins que le compartiment considéré ne soit supposé envahi. Dans cet arc, l'immersion de l'une quelconque des ouvertures énumérées à l'alinéa 1 du présent paragraphe et des autres ouvertures pouvant être fermées de manière étanche aux intempéries peut être autorisée.
- .4 L'Autorité doit s'assurer que la stabilité du navire aux stades intermédiaires d'envahissement est suffisante.
- .5 Les dispositifs d'équilibrage nécessitant des aides mécaniques telles que des clapets ou des tuyaux d'équilibrage, s'ils sont installés, ne doivent pas être pris en considération pour réduire l'angle de gîte ou pour atteindre l'arc minimal de stabilité résiduelle en vue de satisfaire aux dispositions des alinéas 1, 2 et 3 du présent paragraphe et une stabilité résiduelle suffisante doit être maintenue à tous les stades de l'équilibrage. Les locaux qui sont reliés par des conduits à large section peuvent être considérés comme des locaux communs.

4. Il doit être confirmé qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle par des calculs tenant compte des caractéristiques de conception du navire, des aménagements, de la configuration et du contenu probable des compartiments endommagés ainsi que de la répartition, de la densité relative et de l'effet de carène liquide des liquides transportés. Ces calculs doivent se fonder sur ce qui suit :

- .1 il doit être tenu compte de toute citerne vide ou partiellement remplie ainsi que de la densité relative des cargaisons transportées et des fuites de liquides provenant de compartiments endommagés ;
- .2 les perméabilités supposées pour les espaces envahis à la suite d'une avarie doivent être les suivantes :

ESPACES	PERMÉABILITÉS
Destinés aux provisions de bord	0,60
Occupés par des locaux d'habitation	0,95
Occupés par des machines	0,85
Vides	0,95
Destinés aux liquides consommables	0 à 0,95(*)
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95(*)

(*) La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être compatible avec la quantité de liquides transportés dans le compartiment. Chaque fois que l'avarie pénètre une citerne contenant des liquides, on doit supposer que le contenu est complètement perdu et remplacé par de l'eau de mer jusqu'au niveau du plan final d'équilibre.

- .3 il ne doit pas être tenu compte de la flottabilité des superstructures situées directement au-dessus de l'avarie de bordé. Les parties non envahies des superstructures situées au-delà de l'étendue de l'avarie

peuvent, toutefois, être prises en considération à condition qu'elles soient séparées de l'espace endommagé par des cloisons étanches à l'eau et que les prescriptions du paragraphe 3.1 de la présente règle concernant ces espaces intacts soient respectées. Les portes à charnières étanches à l'eau peuvent être admises dans les cloisons étanches à l'eau des superstructures ;

- 4 l'effet de carène liquide doit être calculé à un angle d'inclinaison de 5° pour chaque compartiment. L'Autorité peut exiger ou permettre que les corrections pour carènes liquides soient calculées à un angle d'inclinaison supérieur à 5° dans le cas de citernes partiellement remplies ;
- 5 pour le calcul de l'effet de carène liquide des liquides consommables, il doit être supposé que, pour chaque type de liquide, au moins deux citernes situées côte à côte dans le sens transversal ou une citerne unique sur l'axe longitudinal ont un effet de carène liquide et la citerne ou la combinaison de citernes à prendre en compte doit être celle où l'effet de carène liquide est le plus important.

5. Les renseignements ci-après doivent être fournis sous une forme approuvée au capitaine de chaque pétrolier auquel s'applique la présente règle et à la personne responsable d'un pétrolier sans propulsion autonome auquel s'applique la présente règle :

- 1 les renseignements relatifs au chargement et à la répartition des cargaisons qui sont nécessaires pour garantir le respect des dispositions de la présente règle ;
- 2 les données 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 du paragraphe 1.3 de la présente règle.

6. Pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, tels que définis à la règle 1.28.6, les avaries hypothétiques spécifiées au paragraphe 2.2 de la présente règle doivent être complétées par l'avarie de fond par déchirure hypothétique suivante :

- 1 étendue longitudinale :
 - 1 navires d'un port en lourd égal ou supérieur à 75 000 tonnes : 0,6L mesurée depuis la perpendiculaire avant ;
 - 2 navires d'un port en lourd inférieur à 75 000 tonnes : 0,4L mesurée depuis la perpendiculaire avant ;
- 2 étendue transversale : B/3 en un point quelconque du fond ;
- 3 étendue verticale : brèche ouverte dans la paroi extérieure de la coque.

Règle 29

Citernes de décantation

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de la règle 3 de la présente Annexe, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés de citernes de décantation conformément aux prescriptions des paragraphes 2.1 à 2.3 de la présente règle. À bord des pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, l'une quelconque des citernes à cargaison peut être désignée comme citerne de décantation.

2.1. 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 approuvée par l'Autorité.

2.2. Dans ce système, on doit prévoir des dispositifs qui permettent de transférer les déchets 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 34 de la présente Annexe.

2.3. La citerne de décantation ou l'ensemble des citernes de décantation doivent avoir une capacité suffisante pour pouvoir contenir les résidus provenant des eaux de nettoyage des citernes, les résidus d'hydrocarbures et les résidus des eaux de ballast polluées. La capacité totale de la citerne ou des citernes de décantation ne doit pas être inférieure à 3 % de la capacité de transport d'hydrocarbures des navires ; toutefois, l'Autorité peut accepter que cette capacité soit de :

- 1 2 % dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système ;
- 2 2 % lorsque le navire est muni de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 18 de la présente Annexe, ou lorsque le navire est équipé d'un dispositif de nettoyage des citernes à cargaison par lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 33 de la présente Annexe. Cette capacité peut être ramenée à 1,5 % dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système ; et
- 3 1 % dans le cas des transporteurs mixtes lorsque la cargaison d'hydrocarbures est transportée uniquement dans des citernes à parois lisses. Cette capacité peut être ramenée à 0,8 % lorsque les

dispositifs de lavage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système.

2.4. 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. Les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, doivent être munis de deux citernes de décantation au moins.

Règle 30

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet

1. À bord de tout pétrolier, un collecteur de rejet pouvant être relié aux installations de réception pour l'évacuation des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures doit aboutir au pont découvert sur les deux bords du navire.

2. À bord de tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, les tuyautages qui permettent d'effectuer les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autorisés par la règle 34 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 .1 à .5 du paragraphe 6 de la présente règle.

3. À bord des pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autres que les rejets au-dessous de la flottaison autorisés en vertu du paragraphe 6 de la présente règle, à partir d'un endroit situé sur le pont supérieur ou au-dessus d'où l'on puisse exercer une surveillance visuelle sur le collecteur visé au paragraphe 1 de la présente règle et sur les rejets à la mer par les tuyautages visés au paragraphe 2 de la présente règle. Il n'est pas nécessaire 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. Tout pétrolier livré après le 1^{er} juin 1982, tel que défini à la règle 1.28.4, 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 :

- .1 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
- .2 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.

5. Tout transporteur de brut livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 4.2 de la présente règle.

6. À bord de tout pétrolier, les rejets d'eaux de ballast ou d'eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison doivent être effectués au-dessus de la flottaison, sous réserve des exceptions ci-après :

- .1 Les rejets de ballast séparé et de ballast propre peuvent s'effectuer sous la flottaison :
 - .1 dans les ports ou les terminaux au large, ou
 - .2 en mer par gravité, ou
 - .3 en mer par pompage si les eaux de ballast sont renouvelées en vertu des dispositions de la règle D-1.1 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, à condition que l'on examine, visuellement ou par un autre moyen, la surface de l'eau de ballast, immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.
- .2 Les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter du ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent rejeter en mer au-dessous de la flottaison, à condition que l'on ait examiné la surface de l'eau de ballast immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.
- .3 Les pétroliers livrés le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter au-dessus

de la flottaison des eaux de ballast en provenance des citernes à ballast propre spécialisées peuvent rejeter ce ballast au-dessous de la flottaison à condition que le rejet des eaux de ballast soit surveillé conformément aux prescriptions de la règle 18.8.3 de la présente Annexe.

- 4 En mer, tout pétrolier peut rejeter par gravité au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des citernes situées dans la tranche de la cargaison, autres que les citernes de décantation, à condition que l'on laisse suffisamment de temps pour permettre la séparation des hydrocarbures et de l'eau et que l'on examine les eaux de ballast immédiatement avant le rejet au moyen d'un détecteur d'interface hydrocarbures/eau tel que visé à la règle 32 de la présente Annexe, afin de s'assurer que la hauteur de l'interface est telle que le rejet n'entraîne aucun risque accru de dommage pour le milieu marin.
- 5 En mer, les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, après avoir procédé à des rejets selon la méthode prévue à l'alinéa 4 du présent paragraphe ou au lieu de procéder à ces rejets, peuvent rejeter au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance de la tranche des citernes à cargaison, lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- .1 une partie de l'effluent aboutit, par un tuyautage permanent, à un emplacement facilement accessible situé sur le pont supérieur ou au-dessus, où elle peut être surveillée visuellement pendant l'opération de rejet ; et
- .2 l'installation du dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent est conforme aux prescriptions établies par l'Autorité, qui devront reprendre au moins toutes les dispositions des Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord adoptées par l'Organisation. (*)

7. Tout pétrolier d'une jauge brute supérieure à 150, livré le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date, tel que défini à la règle 1.28.8, et qui a une caisse de prise d'eau de mer raccordée en permanence au circuit de tuyautages de la cargaison, doit avoir une soupape sur la caisse de prise d'eau de mer et une autre soupape intérieure, pour l'isolation. Outre ces deux soupapes, la caisse de prise d'eau de mer doit pouvoir être isolée du circuit de tuyautages de la cargaison pendant le chargement, le transport et le déchargement, grâce à un moyen de fermeture direct jugé satisfaisant par l'Autorité. Ce moyen de fermeture direct est un dispositif installé dans le circuit de tuyautages pour empêcher, quelles que soient les circonstances, que les hydrocarbures de cargaison n'envahissent le tronçon de tuyaux situé entre la soupape de la caisse de prise d'eau et l'autre soupape intérieure.

(*) Voir l'appendice 4 aux Interprétations uniformes.

PARTIE B

MATÉRIEL

Règle 31

Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de la présente Annexe, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité.

2. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation (*). Le dispositif doit être muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille marin 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 34 de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle doit arrêter le rejet. En cas de défaillance du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, une méthode manuelle peut être utilisée à la place, mais l'élément défectueux doit être réparé dès que possible. Sous réserve de l'autorisation de l'autorité de l'Etat du port, un pétrolier dont le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures est défectueux peut entreprendre un voyage sur lest pour se rendre dans un port de réparation.

(*) Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter 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, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X).

Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits le 2 octobre 1986 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49).

3. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit être conçu et installé conformément aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers élaborées par l'Organisation (*). Les Autorités peuvent accepter les dispositifs spécifiques décrits dans ces directives et spécifications.

(*) Se reporter aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.496(XII), ou aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14), ou aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49), selon le cas.

4. Les instructions relatives à l'exploitation de ce dispositif doivent être conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité. Elles doivent porter sur les opérations aussi bien manuelles qu'automatiques et avoir pour objet de garantir que des hydrocarbures ne seront rejetés à aucun moment, sauf dans les conditions spécifiées à la règle 34 de la présente Annexe.

Règle 32

Détecteur d'interface hydrocarbures/eau ()*

Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de la présente Annexe, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés de détecteurs d'interface hydrocarbures/eau efficaces approuvés par l'Autorité qui permettent de déterminer rapidement et avec précision l'emplacement de l'interface hydrocarbures/eau dans les citernes de décantation et qui soient utilisables 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.

(*) Se reporter aux Spécifications des détecteurs d'interface hydrocarbures/eau, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.5(XIII).

Règle 33

Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

1. Tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes livré après le 1^{er} juin 1982, tel que défini à la règle 1.28.4, doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité doit s'assurer que le système satisfait pleinement aux prescriptions de la présente règle 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.

2. L'installation de lavage au pétrole brut ainsi que le matériel et les dispositifs connexes doivent satisfaire aux prescriptions adoptées 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 l'Organisation (*). Si un navire est équipé d'une installation de lavage au pétrole brut alors qu'il n'est pas tenu d'en avoir une en vertu du paragraphe 1 de la présente règle, cette installation doit satisfaire aux critères de sécurité établis par les Spécifications susmentionnées.

(*) Se reporter aux Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.446(XI) puis modifiées par la résolution A.497(XII) et modifiées à nouveau par la résolution A.897(21).

3. Tout système de lavage au pétrole brut qui doit être installé en application de la règle 18.7 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

PARTIE C

CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES
RÉSULTANT DE L'EXPLOITATION

Règle 34

*Contrôle des rejets d'hydrocarbures***A. Rejets hors d'une zone spéciale**

1. Sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des tranches de la cargaison d'un pétrolier est interdit, sauf lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- .1 le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;
- .2 le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;
- .3 le pétrolier fait route ;
- .4 le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin ;
- .5 la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ; et
- .6 le pétrolier utilise un système de citernes de décantation et un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, tels que prescrits aux règles 29 et 31 de la présente Annexe.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

B. Rejets dans une zone spéciale

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de la tranche de la cargaison d'un pétrolier est interdit pendant que le pétrolier se trouve dans une zone spéciale (*).

(*) Se reporter à la règle 38.6.

4. Les dispositions du paragraphe 3 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 voyage est effectuée dans une zone spéciale de procéder à des rejets en dehors de cette zone spéciale conformément au paragraphe 1 de la présente règle.

C. Prescriptions applicables aux pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150

6. Les prescriptions des règles 29, 31 et 32 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 pour lesquels le contrôle des rejets d'hydrocarbures en application de la présente règle doit s'effectuer par la conservation des hydrocarbures à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception. La quantité totale d'hydrocarbures et d'eau utilisée pour le lavage et renvoyée dans une citerne de stockage doit être évacuée dans des installations de réception, à moins que des dispositions appropriées soient prises pour que tout effluent dont le rejet à la mer est autorisé soit efficacement surveillé de manière à garantir le respect des dispositions de la présente règle.

D. Prescriptions générales

7. 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 présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle. L'enquête devrait porter notamment sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures.

8. Aucun rejet à la mer ne doit contenir des quantités ou des concentrations de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin ou des produits chimiques ou autres substances ajoutés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

9. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer conformément aux paragraphes 1 et 3 de la présente règle doivent être conservés à bord en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations de réception.

Règle 35

Opérations de lavage au pétrole brut

1. Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu 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 règle 33 de la présente Annexe. 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.

(*) Se reporter au modèle normalisé de Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adopté par la résolution MEPC.3(XII), telle que modifiée par la résolution MEPC.81(43).

2. 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 lest, afin que, compte tenu de l'itinéraire commercial du pétrolier 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.

3. Sauf s'il transporte du pétrole brut qui ne peut pas être utilisé pour le lavage au pétrole brut, le pétrolier doit utiliser le système de lavage au pétrole brut conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation.

Règle 36

*Registre des hydrocarbures, partie II –
Opérations concernant la cargaison et le ballast*

1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast). Cette partie II du registre, qu'elle fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être établie selon le modèle prévu à l'appendice III à la présente Annexe.

2. Des mentions doivent être portées sur le registre des hydrocarbures, partie II, pour chacune des citernes du navire s'il y a lieu, chaque fois qu'il est procédé à bord du navire à l'une quelconque des opérations suivantes concernant la cargaison et le ballast :

- .1 chargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- .2 transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage ;
- .3 déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- .4 ballastage des citernes à cargaison et des citernes à ballast propre spécialisées ;
- .5 nettoyage des citernes à cargaison, y compris le lavage au pétrole brut ;
- .6 rejet des eaux de ballast à l'exception de celles qui proviennent de citernes à ballast séparé ;
- .7 rejet de l'eau des citernes de décantation ;
- .8 fermeture de toutes les vannes ou de tous les dispositifs analogues appropriés après les opérations de vidange des citernes de décantation ;
- .9 fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages de cargaison et d'assèchement après les opérations de vidange des citernes de décantation ; et
- .10 élimination des résidus.

3. Pour les pétroliers visés par la règle 34.6 de la présente Annexe, la quantité totale d'hydrocarbures et d'eau utilisée pour le lavage et rejetée dans un réservoir de stockage doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie II.

4. Dans le cas d'un rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, tel que visé à la règle 4 de la présente Annexe, ou dans le cas d'un rejet accidentel ou exceptionnel ne faisant pas l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie II.

5. Chacune des opérations décrites au paragraphe 2 de la présente règle doit être consignée intégralement et dès que possible dans le registre des hydrocarbures, partie II, de manière que toutes les rubriques du registre correspondant à l'opération soient remplies. Les mentions concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées sur le registre des hydrocarbures, partie II, au moins en anglais, en espagnol ou en français. Lorsque des mentions sont aussi portées dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, cette langue doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

6. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit être noté sur le registre des hydrocarbures, partie II.

7. Le registre des hydrocarbures doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection 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.

8. L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la Convention peut inspecter le registre des hydrocarbures, partie II, 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 extraire une copie de toute mention portée dans ce registre et exiger que le capitaine du navire certifie l'authenticité de cette copie. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre des hydrocarbures, partie II. L'inspection du registre des hydrocarbures, partie II, et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

9. Pour les pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 qui sont exploités conformément à la règle 34.6 de la présente Annexe, l'Autorité devrait établir un registre des hydrocarbures approuvé.

CHAPITRE 5

Prévention de la pollution résultant d'un événement de pollution par les hydrocarbures

Règle 37

Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Autorité.

2. Un tel plan doit être établi conformément aux directives (*) élaborées par l'Organisation et doit être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers. Il doit comporter au moins :

1. la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la présente Convention, en se fondant sur les directives établies par l'Organisation(**) ;
2. la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ;
3. un exposé détaillé des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le déversement d'hydrocarbures à la suite de l'événement ; et
4. les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

(*) Se reporter aux Directives pour l'élaboration de plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.54(32), telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44).

(**) Se reporter aux Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.851(20).

3. Dans le cas des navires auxquels s'applique également la règle 17 de l'Annexe II de la présente Convention, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives prescrit par la règle 17 de l'Annexe II de la présente Convention. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé « Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ».

4. Tous les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes doivent avoir rapidement accès à des programmes informatisés à terre permettant de calculer la stabilité après avarie et la résistance résiduelle de la structure.

CHAPITRE 6

Installations de réception

Règle 38

Installations de réception

A. Installations de réception hors d'une zone spéciale

1. Les gouvernements des Parties à la présente Convention s'engagent à garantir la mise en place, dans les terminaux de chargement d'hydrocarbures, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont des résidus d'hydrocarbures à décharger, d'installations pour la réception des résidus et des mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger ; la capacité de ces installations doit être adéquate (*) pour répondre aux besoins des navires qui les utilisent sans leur causer de retard excessif.

(*) Voir la résolution MEPC.83(44) « Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets ».

2. Les installations de réception visées au paragraphe 1 de la présente règle doivent être mises en place :
- .1 dans tous les ports et terminaux de chargement de pétrole brut à bord de pétroliers, lorsque ces derniers ont effectué juste avant leur arrivée un voyage sur lest de 72 h au plus ou de 1 200 milles marins au plus ;
 - .2 dans tous les ports et terminaux où plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut sont chargées en moyenne par jour ;
 - .3 dans tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes ;
 - .4 dans tous les ports et terminaux qui reçoivent des navires pourvus des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) prescrites à la règle 12 de la présente Annexe ;
 - .5 dans tous les ports, pour ce qui est des eaux de cale polluées et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 15 de la présente Annexe ; et
 - .6 dans tous les ports de chargement de cargaisons 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 34 de la présente Annexe.
3. La capacité des installations de réception doit s'établir comme suit :
- .1 Les terminaux de 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 2.1 de la présente règle ne peuvent rejeter conformément aux dispositions de la règle 34.1 de la présente Annexe.
 - .2 Les ports et terminaux de chargement visés au paragraphe 2.2 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 34.1 de la présente Annexe.
 - .3 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 que les navires conservent à bord en vue de leur évacuation avant d'entrer dans lesdits chantiers ou installations.
 - .4 Toutes les installations mises en place dans des ports ou terminaux en vertu du paragraphe 2.4 de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir tous les résidus conservés à bord, en vertu de la règle 12 de la présente Annexe, par tous les navires dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils fassent escale dans ces ports et terminaux.
 - .5 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 polluées et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément à la règle 15 de la présente Annexe.
 - .6 Les installations mises en place dans les ports de chargement de cargaisons en vrac doivent tenir compte des problèmes particuliers éventuels des transporteurs mixtes.

B. Installations de réception à l'intérieur des zones spéciales

4. Les gouvernements des Parties à la présente Convention dont le littoral donne sur une zone spéciale doivent garantir la mise en place, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, d'installations adéquates pour la réception et le traitement de tout le ballast pollué et de toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale doivent disposer d'installations adéquates (*) pour la réception des autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations doit être adéquate pour répondre aux besoins des navires qui les utilisent sans leur causer de retard excessif.

(*) Voir la résolution MEPC.83(44) « Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets ».

5. Les gouvernements des Parties à la présente Convention 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 doivent garantir la mise en place des installations visées au paragraphe 4 de la présente règle, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.

6. En ce qui concerne les zones de la mer Rouge, des Golfes et du golfe d'Aden et la zone d'Oman de la mer d'Arabie :

- .1 Les Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures prises conformément aux dispositions des paragraphes 4 et 5 de la présente règle. Quand elle a reçu des notifications suffisantes, l'Organisation fixe la date à compter de laquelle les prescriptions en matière de rejets des règles 15 et 34 de la présente Annexe applicables dans la zone considérée prennent effet. L'Organisation doit notifier à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.
- .2 Pendant la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et la date ainsi fixée, les navires se trouvant dans la zone spéciale doivent se conformer aux dispositions des règles 15 et 34 de la présente Annexe relatives aux rejets hors des zones spéciales.
- .3 À compter de cette date, les pétroliers chargeant dans des ports des zones spéciales où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent satisfaire pleinement aux dispositions des règles 15 et 34 de la présente Annexe relatives aux rejets dans les zones spéciales. Toutefois, les pétroliers qui pénètrent dans ces zones spéciales pour y charger doivent s'efforcer dans toute la mesure du possible de n'avoir que du ballast propre à bord.
- .4 À compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à la zone spéciale considérée, les Parties doivent notifier à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.
- .5 Au moins les installations de réception prescrites aux paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle doivent être mises en place dans un délai d'un an à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

7. Nonobstant les paragraphes 4, 5 et 6 de la présente règle, les règles qui suivent s'appliquent à la zone de l'Antarctique :

- .1 Les gouvernements des Parties à la présente Convention dont les ports sont utilisés par des navires à destination ou en provenance de la zone de l'Antarctique s'engagent à garantir la mise en place, aussitôt que possible, d'installations adéquates pour la réception de toutes les boues, de tout le ballast pollué, de toutes les eaux de nettoyage des citernes et de tous les autres résidus et mélanges contenant des hydrocarbures de tous les navires susceptibles de les utiliser, sans leur causer de retard excessif.
- .2 Les gouvernements des Parties à la présente Convention doivent veiller à ce que tous les navires habilités à battre leur pavillon soient équipés, avant d'entrer dans la zone de l'Antarctique, d'une ou de plusieurs citernes d'une capacité suffisante pour conserver à bord toutes les boues, tout le ballast pollué, toutes les eaux de nettoyage des citernes et tous les autres résidus et mélanges contenant des hydrocarbures pendant qu'ils sont exploités dans la zone et aient conclu des arrangements pour évacuer ces résidus d'hydrocarbures dans une installation de réception après avoir quitté la zone.

C. Prescriptions générales

8. Chaque Partie doit notifier à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où il lui semble que les installations prévues en vertu de la présente règle sont inadéquates.

CHAPITRE 7

Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes

Règle 39

Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes

1. La présente règle s'applique aux plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production et au stockage au large des hydrocarbures, et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large des hydrocarbures de production.

2. Les plates-formes fixes ou flottantes, lorsqu'elles se livrent à des activités d'exploration, d'exploitation ou de traitement au large des ressources minérales du fond des mers et les autres plates-formes doivent se conformer aux prescriptions de la présente Annexe applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, autres que les pétroliers, à ceci près que :

- .1 elles doivent être équipées, dans toute la mesure du possible, des installations prescrites aux règles 12 et 14 de la présente Annexe ;

- .2 elles doivent tenir un registre, d'une forme approuvée par l'Autorité, de toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ; et
 - .3 sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures doit être interdit, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.
3. Lorsqu'elles vérifient le respect des dispositions de la présente Annexe eu égard aux plates-formes configurées comme des FPSO ou FSU, en sus des prescriptions énoncées au paragraphe 2, les Autorités devraient tenir compte des Directives élaborées par l'Organisation (*).

(*) Se reporter à la résolution MEPC (...) « Directives pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU ».

APPENDICES À L'ANNEXE I

Appendice I
Appendice II
Appendice III

Liste d'hydrocarbures
Modèle de Certificat IOPP et Suppléments
Modèle de registre des hydrocarbures

APPENDICE I

Liste d'hydrocarbures (*)

Asphalte (bitume)

Bases pour mélanges
Asphalte pour étanchéité
Bitume direct

Hydrocarbures

Huile clarifiée
Pétrole brut
Mélanges contenant du pétrole brut
Gas oil moteur
Fuel-oil no 4
Fuel-oil no 5
Fuel-oil no 6
Fuel léger
Fuel lourd no 1
Fuel lourd no 2
Fuel direct
Bitume routier
Huile pour transformateur
Produits à caractère aromatique
(à l'exclusion des huiles végétales)
Huile de graissage et huiles de base
Huile minérale
Huile moteur
Huile d'imprégnation
Huile à broches (spindle)
Huile turbine

Gas oils atmosphériques

Directs
Séparation flash

Distillats paraffineux

Gas oil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants
Réformats
Polymère pour essence

Essences

Condensats
Carburant auto
Essence aviation
Fuel-oil no 1 (Kerosine)
Fuel-oil no 1-D
Fuel-oil no 2
Fuel-oil no 2-D
Pétrole lampant
Pétrole lampant désodorisé
Fuel domestique
Fuel domestique désodorisé

Carburéacteurs

JP-1 (kerosine)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosine, heavy)
Turbo fuel
Pétrole
Essence minérale (White spirit)

Naphta

Solvant léger
Solvant lourd
Coupe étroite

(*) La liste ci-dessus ne doit pas nécessairement être considérée comme exhaustive.

APPENDICE II

Modèle de certificat IOPP et suppléments

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

(Note : Le présent Certificat doit être accompagné d'une Fiche de construction et d'équipement)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle que modifiée depuis (ci-après dénommée « la Convention »), 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 de la Convention)

Caractéristiques du navire (*)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs
 Port d'immatriculation
 Jauge brute
 Port en lourd du navire (tonnes) (**)
 Numéro OMI (***)

(*) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

(**) Pour les pétroliers.

(***) Se reporter au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

Type de navire (*) :

Pétrolier

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison visées à la règle 2.2 de l'Annexe I de la Convention

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus

(*) Rayer la mention inutile.

IL EST CERTIFIÉ :

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 6 de l'Annexe I de la Convention ; et
 2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, le matériel, les systèmes, les aménagements, les équipements et les matériaux du navire ainsi que leur état étaient à tous égards satisfaisants et que le navire était conforme aux prescriptions applicables de l'Annexe I de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (*)
 sous réserve des visites prévues à la règle 6 de l'Annexe I de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : jj/mm/aaaa

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le

(Date de délivrance)

*(Signature de l'agent
 dûment autorisé
 qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas,
 de l'autorité qui délivre le certificat)*

(*) Indiquer la date d'expiration fixée par l'Autorité conformément à la règle 10.1 de l'Annexe I de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle 1.27 de l'Annexe I de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle 10.8 de la Convention.

ATTESTATION DE VISITES ANNUELLES ET INTERMÉDIAIRES

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle 6 de l'Annexe I de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention :

Visite annuelle : Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle (*)/

intermédiaire (*) : Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle (*)/

intermédiaire (*) : Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle : Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer les mentions inutiles.

**VISITE ANNUELLE/INTERMÉDIAIRE
EFFECTUÉE CONFORMÉMENT À LA RÈGLE 10.8.3**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une visite annuelle/intermédiaire (*) effectuée conformément à la règle 10.8.3 de l'Annexe I de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention :

Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer les mentions inutiles.

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT S'IL EST VALABLE
POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À 5 ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 10.3**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle 10.3 de l'Annexe I de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE
DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 10.4**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle 10.4 de l'Annexe I de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE NAVIRE ARRIVE
DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA
RÈGLE 10.5 OU DE LA RÈGLE 10.6**

Le présent Certificat, conformément à la règle 10.5 ou à la règle 10.6 (*) de l'Annexe I de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date
 (Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer la mention inutile.

VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE ANNIVERSAIRE EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 10.8

Conformément à la règle 10.8 de l'Annexe I de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au
 Signé

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

MODÈLE A

Supplément au Certificat international de prévention
 de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP)

FICHE DE CONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT POUR LES NAVIRES AUTRES QUE LES PÉTROLIERS

établie en application des dispositions de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée « la Convention »).

Notes :

1. Le présent modèle est utilisé pour les navires qui, dans le Certificat IOPP, sont classés dans la troisième catégorie, c'est-à-dire les « navires autres que ceux énumérés ci-dessus ». Pour les pétroliers et les navires, autres que les pétroliers, munis de citernes à cargaison visées à la règle 2.2 de l'Annexe I de la Convention, il convient d'utiliser le modèle B.

2. La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IOPP. Le Certificat IOPP doit se trouver en permanence à bord du navire.

3. Si le texte original de la fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est « oui » ou « applicable » et le symbole (-) lorsque la réponse est « non » ou « non applicable », selon le cas.

5. Les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe I de la Convention et les résolutions sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1. Caractéristiques du navire

1.1 Nom du navire

1.2 Numéro ou lettres distinctifs

1.3 Port d'immatriculation

1.4 Jauge brute

1.5 Date de construction

1.5.1 Date du contrat de construction

1.5.2 Date de la pose de la quille ou à date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent

1.5.3 Date de livraison

1.6 Transformation importante (le cas échéant)

1.6.1 Date du contrat de transformation

1.6.2 Date à laquelle la transformation a commencé

1.6.3 Date à laquelle la transformation a été terminée

1.7 L'Autorité a accepté le navire en tant que « navire livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date » au sens de la règle 1.28.1 en raison d'un retard de livraison imprévu

2. Matériel de contrôle des rejets d'hydrocarbures des bouchains de la tranche des machines et des soutes à combustible liquide (règles 16 et 14)

2.1 Transport d'eau de ballast dans des soutes à combustible liquide :

2.1.1 Le navire est autorisé, dans des conditions normales, à transporter de l'eau de ballast dans ses soutes à combustible liquide

2. La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IOPP. Le Certificat IOPP doit se trouver en permanence à bord du navire.

3. Si le texte original de la fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est « oui » ou « applicable » et le symbole (-) lorsque la réponse est « non » ou « non applicable », selon le cas.

5. Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe I de la Convention et les résolutions sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1 Caractéristiques du navire

- 1.1 Nom du navire
 1.2 Numéro ou lettres distinctifs
 1.3 Port d'immatriculation
 1.4 Jauge brute
 1.5 Capacité de transport du navire(m³)
 1.6 Port en lourd du navire(tonnes) (règle 1.23) 1.7 Longueur du navire(m) (règle 1.19)
 1.8 Date de construction
 1.8.1 Date du contrat de construction
 1.8.2 Date de la pose de la quille ou date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent
 1.8.3 Date de livraison
 1.9 Transformation importante (le cas échéant) :
 1.9.1 Date du contrat de transformation
 1.9.2 Date à laquelle la transformation a commencé
 1.9.3 Date à laquelle la transformation a été terminée
 1.10 Retard de livraison imprévu
 1.10.1 L'Autorité a accepté le navire en tant que « navire livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date » au sens de la règle 1.28.1 en raison d'un retard de livraison imprévu
 1.10.2 L'Autorité a accepté le navire en tant que « pétrolier livré le 1^{er} juin 1982 ou avant cette date » au sens de la règle 1.28.3 en raison d'un retard de livraison imprévu
 1.10.3 Le navire n'est pas tenu de se conformer aux dispositions de la règle 26 en raison d'un retard de livraison imprévu

1.11 Type de navire :

- 1.11.1 Transporteur de pétrole brut
 1.11.2 Transporteur de produits
 1.11.3 Transporteur de produits ne transportant pas de fuel-oil ni d'huile diesel lourde, tels que visés à la règle 20.2, ni d'huile de graissage
 1.11.4 Transporteur de pétrole brut/de produits
 1.11.5 Transporteur mixte
 1.11.6 Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison visées à la règle 2.2 de l'Annexe I de la Convention
 1.11.7 Pétrolier affecté uniquement au transport des produits visés à la règle 2.4
 1.11.8 Le navire, désigné comme « transporteur de pétrole brut » exploité avec un système de lavage au pétrole brut, est également désigné comme « transporteur de produits » exploité avec des citernes à ballast propre et, à ce titre, un Certificat IOPP distinct lui a été délivré
 1.11.9 Le navire, désigné comme « transporteur de produits » exploité avec des citernes à ballast propre, est également désigné comme « transporteur de pétrole brut » exploité avec un système de lavage au pétrole brut et, à ce titre, un Certificat IOPP distinct lui a été délivré

2 Matériel de contrôle des rejets d'hydrocarbures des bouchains de la tranche des machines et des soutes à combustible liquide (règles 16 et 14)

2.1 Transport d'eau de ballast dans les soutes à combustible liquide :

2.1.1 Le navire est autorisé, dans des conditions normales, à transporter de l'eau de ballast dans ses soutes à combustible liquide

2.2 Type de matériel utilisé pour le filtrage des hydrocarbures :

- 2.2.1 Matériel de filtrage des hydrocarbures (15 ppm) (règle 14.6).....
 2.2.2 Matériel de filtrage des hydrocarbures (15 ppm) muni d'un dispositif d'alarme et d'un dispositif d'arrêt automatique (règle 14.7).....

2.3 Normes d'approbation : (*)

(*) Se reporter 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, que l'Organisation a adoptées le 14 novembre 1977 par la résolution A.393(X), qui a remplacé la résolution A.233(VII). Se reporter en outre aux Directives et spécifications relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.60(33), qui, depuis le 6 juillet 1993, remplace les résolutions A.393(X) et A.444(XI) (voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-647 F), et aux Directives et spécifications révisées relatives au matériel de la prévention de la pollution destiné à la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.107(49) qui, depuis le 1^{er} janvier 2005, remplace les résolutions MEPC.60(33), A393(X) et A.444(XI) (voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente...).

2.3.1 L'équipement de séparation/de filtrage :

- .1 a été approuvé conformément à la résolution A.393(X)
- .2 a été approuvé conformément à la résolution MEPC.60(33)
- .3 a été approuvé conformément à la résolution MEPC.107(49)
- .4 a été approuvé conformément à la résolution A.233(VII)
- .5 a été approuvé conformément à des normes nationales qui ne sont pas fondées sur les résolutions A.393(X) et A.233(VII)
- .6 n'a pas été approuvé

2.3.2 Le dispositif de traitement a été approuvé conformément à la résolution A.444(XI)

2.3.3 Le détecteur d'hydrocarbures

- .1 a été approuvé conformément à la résolution A.393(X)
- .2 a été approuvé conformément à la résolution MEPC.60(33)
- .3 a été approuvé conformément à la résolution MEPC.107(49)

2.4 Le débit maximal du système est de m³/h

2.5 Exemption de l'application des prescriptions de la règle 14 :

2.5.1 Le navire est exempté de l'application des prescriptions de la règle 14.1 ou de la règle 14.2 en vertu de la règle 14.5.

Le navire effectue uniquement des voyages à l'intérieur d'une ou de plusieurs zones spéciales

2.5.2 Le navire est pourvu de la ou des citernes de stockage suivantes pour la conservation à bord de toutes les eaux de cale polluées par les hydrocarbures

IDENTIFICATION de la citerne	EMPLACEMENT DE LA CITERNE		VOLUME (m ³)
	Couples (de) – (à)	Position latérale	
Volume total :			m ³

2.5.3 Au lieu de citerne(s) de stockage, le navire est équipé de dispositifs permettant de transférer les eaux de cale dans la citerne de décantation

3 Moyens prévus pour la conservation et l'évacuation des résidus d'hydrocarbures (boues) (règle 12) et citernes de stockage des eaux de cale (*)

(*) Les citernes de stockage des eaux de cale ne sont pas exigées par la Convention : les rubriques du paragraphe 3.3 sont donc facultatives.

3.1 Le navire est pourvu des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) ci-après :

IDENTIFICATION de la citerne	EMPLACEMENT DE LA CITERNE		VOLUME (m ³)
	Couples (de) – (à)	Position latérale	

IDENTIFICATION de la citerne	EMPLACEMENT DE LA CITERNE		VOLUME (m³)
	Couples (de) – (à)	Position latérale	
			Volume total :m³

3.2 Moyens prévus pour l'évacuation des résidus en plus des citernes à boues :

- 3.2.1 Incinérateur pour les résidus d'hydrocarbures ; capacité..... l/h
- 3.2.2 Chaudière auxiliaire pouvant brûler les résidus d'hydrocarbures
- 3.2.3 Citerne où les résidus d'hydrocarbures sont mélangés au combustible liquide ; capacité... m³
- 3.2.4 Autres moyens acceptables

3.3 Le navire est pourvu de la ou des citernes de stockage suivantes pour la conservation à bord des eaux de cale polluées par les hydrocarbures :

IDENTIFICATION de la citerne	EMPLACEMENT DE LA CITERNE		VOLUME (m³)
	Couples (de) – (à)	Position latérale	
			Volume total :m³

4 Raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation (règle 13)

4.1 Le navire est pourvu, aux fins d'évacuer les résidus provenant des cales de la tranche des machines et des boues dans des installations de réception, de tuyautages munis d'un raccord normalisé de jonction, conformément aux dispositions de la règle 13

5 Construction (règles 18, 19, 20, 23, 26, 27 et 28)

5.1 En application des prescriptions de la règle 18, le navire :

- 5.1.1 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé satisfaisant aux dispositions relatives à la localisation défensive et d'un système de lavage au pétrole brut
- 5.1.2 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé satisfaisant aux dispositions relatives à la localisation défensive
- 5.1.3 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé
- 5.1.4 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé, ou d'un système de lavage au pétrole brut
- 5.1.5 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre
- 5.1.6 n'est pas tenu de se conformer aux prescriptions de la règle 18

5.2 Citernes à ballast séparé :

- 5.2.1 Le navire est équipé de citernes à ballast séparé conformément à la règle 18
- 5.2.2 Le navire est équipé, conformément à la règle 18, de citernes à ballast séparé, qui sont disposées conformément aux dispositions des règles 18.12 à 18.15 relatives à la localisation défensive

5.2.3 Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit :

CITERNE	VOLUME (m³)	CITERNE	VOLUME (m³)
			Volume total :m³

5.3 Citernes à ballast propre spécialisées :

5.3.1 Le navire est équipé de citernes à ballast propre conformément aux dispositions de la règle 18.8 et peut être exploité en tant que transporteur de produits

5.3.2 Les citernes à ballast propre sont répartie comme suit :

CITERNE	VOLUME (m ³)	CITERNE	VOLUME (m ³)
Volume total :			m ³

5.3.3 Le navire est pourvu d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées en cours de validité, daté du

5.3.4 Le navire est équipé d'un circuit de tuyautages et de pompage commun pour le ballastage des citernes à ballast propre et pour la manutention des hydrocarbures de cargaison

5.3.5 Le navire est équipé d'un circuit de tuyautages et de pompage indépendant pour le ballastage des citernes à ballast propre

5.4 Système de lavage au pétrole brut :

5.4.1 Le navire est équipé d'un système de lavage au pétrole brut conformément à la règle 33

5.4.2 Le navire est équipé d'un système de lavage au pétrole brut conformément à la règle 33, mais l'efficacité du système n'a pas été confirmée conformément aux dispositions de la règle 33.1 et du paragraphe 4.2.10 des Spécifications révisées pour les systèmes de lavage au pétrole brut [résolution A.446(XI), telle que modifiée par les résolutions A.497(XII) et A.897(21)]

5.4.3 Le navire est pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation des systèmes de lavage au pétrole brut en cours de validité, daté du

5.4.4 Le navire, bien qu'il n'y soit pas tenu, est équipé d'un système de lavage au pétrole brut satisfaisant aux critères de sécurité établis par les Spécifications révisées pour les systèmes de lavage au pétrole brut [résolution A.446(XI), telle que modifiée par les résolutions A.497(XII) et A.897(21)]

5.5 Exemption de l'application des dispositions de la règle 18 :

5.5.1 Le navire effectue uniquement des voyages entre conformément à la règle 2.5 et est donc exempté de l'application des prescriptions de la règle 18

5.5.2 Le navire est exploité avec des installations pour ballast spécial conformément à la règle 18.10 et est donc exempté de l'application des prescriptions de la règle 18

5.6 Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions (règle 26) :

5.6.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 26 et satisfait à ces prescriptions

5.6.2 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 26.4 et satisfait à ces prescriptions (voir la règle 2.2)

5.7 Compartimentage et stabilité (règle 28) :

5.7.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 28 et satisfait à ces prescriptions

5.7.2 Les instructions et renseignements prescrits à la règle 28.5 ont été fournis au navire sous une forme approuvée

5.7.3 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 27 et satisfait à ces prescriptions

5.7.4 Les instructions et renseignements prescrits à la règle 27 pour les transporteurs mixtes ont été fournis au navire sous une forme écrite approuvée par l'Autorité

5.8 Construction à double coque :

5.8.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 19 et satisfait aux prescriptions :

.1 du paragraphe 3 (construction à double coque)

.2 du paragraphe 4 (navires-citernes à pont intermédiaire avec construction à double paroi latérale) ..

.3 du paragraphe 5 (autre méthode approuvée par le Comité de la protection du milieu marin)

5.8.2 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 19.6 et satisfait à ces prescriptions (construction à double fond)

5.8.3 Le navire n'est pas tenu de satisfaire aux prescriptions de la règle 19

5.8.4 Le navire est soumis aux prescriptions de la règle 20 et :

.1 est tenu de satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 à 5, 7 et 8 de la règle 19 et de la règle 28 pour ce qui est du paragraphe 28.6, au plus tard le

- .2 est autorisé à rester en service conformément à la règle 20.5 jusqu'au
- .3 est autorisé à rester en service conformément à la règle 20.7 jusqu'au
- 5.8.5 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 20
- 5.8.6 Le navire est soumis aux prescriptions de la règle 21 et :
- .1 est tenu de satisfaire aux prescriptions de la règle 21.4 au plus tard le
- .2 est autorisé à rester en service conformément à la règle 21.5 jusqu'au
- .3 est autorisé à rester en service conformément à la règle 21.6.1 jusqu'au
- .4 est autorisé à rester en service conformément à la règle 21.6.2 jusqu'au
- .5 est exempté de l'application des prescriptions de la règle 21 conformément à la règle 21.7.2
- 5.8.7 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 21
- 5.8.8 Le navire est soumis aux prescriptions de la règle 22 et :
- .1 satisfait aux prescriptions de la règle 22.2
- .2 satisfait aux prescriptions de la règle 22.3
- .3 satisfait aux prescriptions de la règle 22.5
- 5.8.9 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 22
- 5.9 L'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures
- 5.9.1 Le navire satisfait aux prescriptions de la règle 23
- 6. Conservation des hydrocarbures à bord (règles 29, 31 et 32)**
- 6.1 Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures :
- 6.1.1 Le navire entre dans la catégorie des pétroliers tels que définis dans la résolution A.496(XII) ou dans la résolution A.586(14) (*)
(*raier la mention inutile*)

(*) Les pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 2 octobre 1986 ou après cette date devraient être équipés de dispositifs approuvés conformément à la résolution A.586(14) ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-647 F.

6.1.2 Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures a été approuvé conformément à la résolution MEPC.108(49) (*)

(*) Les pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date devraient être équipés de dispositifs approuvés conformément à la résolution MEPC.108(49) (voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente...).

6.1.3 Le dispositif comprend :

- .1 un dispositif de contrôle
- .2 un ordinateur
- .3 une calculatrice

6.1.4 Le dispositif comporte :

- .1 un dispositif d'enclenchement combiné
- .2 un dispositif d'arrêt automatique

6.1.5 Le détecteur d'hydrocarbures est approuvé aux termes de la résolution A.393(X) ou de la résolution A.586(14) (*) ou de la résolution MEPC.108(49) (*raier la mention inutile*) comme convenant :

(*) Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter 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, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle installés à bord des pétroliers construits le 2 octobre 1986 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14) ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-647 F. Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle installés à bord des pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49) ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente...

- .1 au pétrole brut
- .2 aux produits noirs
- .3 aux produits blancs
- .4 aux substances liquides nocives analogues aux hydrocarbures qui sont énumérées dans le document joint au Certificat
- 6.1.6 Le navire est pourvu d'un manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures
- 6.2 Citernes de décantation :
- 6.2.1 Le navire est équipé de citernes de décantation spécialisées d'une capacité totale de m³, égale à % de la capacité de transport d'hydrocarbures, conformément aux règles suivantes :
- .1 règle 29.2.3
- .2 règle 29.2.3.1
- .3 règle 29.2.3.2
- .4 règle 29.2.3.3
- 6.2.2 Des citernes à cargaison ont été désignées comme citernes de décantation
- 6.3 Détecteurs d'interface hydrocarbures/eau :
- 6.3.1 Le navire est équipé de détecteurs d'interface hydrocarbures/eau approuvés aux termes de la résolution MEPC.5(XIII)

(*) Se reporter aux Spécifications des détecteurs d'interface hydrocarbures/eau, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.5(XIII) ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-647 F.

- 6.4 Exemption des dispositions des règles 29, 31 et 32 :
- 6.4.1 Le navire est, en vertu de la règle 2.4, exempté de l'application des prescriptions des règles 29, 31 et 32
- 6.4.2 Le navire est, en vertu de la règle 2.2, exempté de l'application des prescriptions des règles 29, 31 et 32
- 6.5 Exemption de l'application des prescriptions des règles :
- 6.5.1 Le navire est exempté de l'application des prescriptions des règles 31 et 32, en vertu de la règle 3.5. Le navire effectue uniquement :
- .1 des voyages particuliers dans les conditions spécifiées à la règle 2.5
- .2 des voyages à l'intérieur d'une ou de plusieurs zones spéciales
- .3 des voyages à moins de 50 milles marins de la terre la plus proche en dehors d'une (de) zone(s) spéciale(s), qui ne durent pas plus de 72 h et qui sont limités à
- 7. Installations de pompage, de tuyautages et de rejet (règle 30)**
- 7.1 Les orifices de rejet par-dessus bord du ballast séparé sont situés :
- 7.1.1 au-dessus de la flottaison
- 7.1.2 au-dessous de la flottaison
- 7.2 Les orifices de rejet par-dessus bord du ballast propre, autres que le collecteur de déchargement, sont situés : (*)

(*) Ne tenir compte que des orifices qui peuvent être surveillés.

- 7.2.1 au-dessus de la flottaison
- 7.2.2 au-dessous de la flottaison
- 7.3 Les orifices de rejet par-dessus bord, autres que le collecteur de déchargement, pour les eaux de ballast pollué ou les eaux contaminées par les hydrocarbures provenant de la tranche des citernes à cargaison sont situés :
- 7.3.1 au-dessus de la flottaison
- 7.3.2 au-dessous de la flottaison, avec un dispositif de dérivation partielle conforme aux prescriptions de la règle 30.6.5
- 7.3.3 au-dessous de la flottaison
- 7.4 Vidange des pompes à cargaison et des conduites d'hydrocarbures (règle 30, paragraphes 4 et 5)

7.4.1 Moyens permettant de vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison :

.1 résidus pouvant être déversés dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation

.2 pour le déchargement à terre, une conduite spéciale de faible diamètre est prévue

8. Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures/pollution des mers (règle 37)

8.1 Le navire est équipé d'un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures, conformément à la règle 37

8.2 Le navire est pourvu d'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers conformément à la règle 37.3

9. Exemptions

9.1 L'Autorité a exempté le navire de l'application des prescriptions du chapitre 3 de l'Annexe I de la Convention en application de la règle 3.1, eu égard aux points énumérés au(x) paragraphe(s) de la présente fiche

10. Equivalences (règle 5)

10.1 L'Autorité a approuvé, à titre d'équivalence, un certain nombre d'installations autres que celles qui sont prescrites à l'Annexe I de la Convention et mentionnées aux rubriques de la présente fiche

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à

(Lieu de délivrance de la fiche)

Le

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent
dûment autorisé
qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas,
de l'autorité qui délivre le certificat)

APPENDICE III

Modèle de registre des hydrocarbures

REGISTRE DES HYDROCARBURES

Partie I

OPÉRATIONS CONCERNANT LA TRANCHE DES MACHINES

(Tous les navires)

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Jauge brute :

Période allant du : au :

Note : La partie I du registre des hydrocarbures doit être fournie à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 autre qu'un pétrolier, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la tranche des machines. La partie II du registre des hydrocarbures doit être fournie en outre aux pétroliers, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la cargaison et le ballast.

Introduction

On trouvera ci-après la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la tranche des machines qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I, conformément à la règle 17 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL. 73/78). Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

Pour consigner une opération dans le registre des hydrocarbures, partie I, il faut indiquer dans les colonnes appropriées la date, le code de l'opération et le numéro de la rubrique et inscrire dans les espaces vides les renseignements requis en suivant l'ordre chronologique.

Les mentions correspondant à chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées et datées par l'officier ou les officiers responsables. Chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire.

Le registre des hydrocarbures, partie I, se réfère fréquemment aux quantités d'hydrocarbures. Toutefois, la précision limitée des instruments de mesure des citernes, les variations de température et les résidus adhérent aux parois auront des incidences sur l'exactitude des relevés. Il conviendrait d'interpréter en conséquence les mentions portées sur le registre des hydrocarbures, partie I.

Dans le cas d'un rejet d'hydrocarbures accidentel ou exceptionnel, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

Toute défaillance du matériel de filtrage des hydrocarbures doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie I.

Les mentions doivent être portées au moins en anglais, en espagnol ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour les navires possédant un Certificat IOPP. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, cette langue doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

Le registre des hydrocarbures, partie I, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection 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.

L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la Convention peut inspecter le registre des hydrocarbures, partie I, 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 extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre des hydrocarbures, partie I. L'inspection du registre des hydrocarbures, partie I, et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

LISTE DES RENSEIGNEMENTS À CONSIGNER

A) Ballastage ou nettoyage des soutes à combustible liquide

1. Identification de la ou des soutes ballastées.
2. Indiquer si les soutes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés.
3. Opérations de nettoyage :
 - .1 position du navire et heure à laquelle le nettoyage a commencé et a été terminé ;
 - .2 identification de la ou des soutes qui ont été nettoyées par l'une ou l'autre des méthodes suivantes : rinçage complet, nettoyage à la vapeur, nettoyage au moyen de produits chimiques, type et quantité de produits chimiques utilisés, en m³ ;
 - .3 identification de la ou des soutes dans lesquelles les eaux de nettoyage ont été transférées.
4. Ballastage :
 - .1 position du navire et heure à laquelle le ballastage a commencé et a été terminé ;
 - .2 quantité de ballast si les citernes ne sont pas nettoyées, en m³.

B) Rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux de nettoyage des soutes à combustible liquide mentionnées à la section A)

5. Identification de la ou des soutes.
6. Position du navire au début du rejet.
7. Position du navire à la fin du rejet.
8. Vitesse du navire pendant le rejet.
9. Méthode de rejet
 - .1 à l'aide d'un matériel à 15 ppm ;
 - .2 dans une installation de réception.
10. Quantité rejetée, en m³.

C) Collecte et élimination des résidus d'hydrocarbures (boues et autres résidus d'hydrocarbures)

11. Collecte des résidus d'hydrocarbures.
Indiquer la quantité de résidus d'hydrocarbures (boues et résidus d'hydrocarbures) conservés à bord. Inscrire les quantités une fois par semaine (1) : (Cela signifie que la quantité doit être inscrite une fois par semaine, même si le voyage dure plus d'une semaine.)

- .1 identification de la ou des citernes.....
- .2 capacité de la ou des citernes....m³
- .3 quantité totale conservée.....m³.

(1) Citernes mentionnées au paragraphe 3.1 des modèles A et B du Supplément au Certificat IOPP qui sont utilisées pour les boues.

12. Méthodes d'élimination des résidus.

Préciser la quantité de résidus d'hydrocarbures éliminés et indiquer la ou les citernes vidées et la quantité conservée, en m³ :

- .1 évacuation dans une installation de réception (identifier le port) (2) ;
- .2 transfert dans une ou plusieurs autres citernes (indiquer la ou les citernes et leur contenu total) ;
- .3 incinération (indiquer la durée totale de l'opération) ;
- .4 autre méthode (préciser).

(2) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

D) Rejet non automatique par-dessus bord ou élimination non automatique par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

13. Quantité rejetée ou éliminée, en mètres cubes (3).

(3) En cas de rejet ou d'élimination d'eaux de cale provenant d'une (de) citerne(s) de stockage, identifier cette ou ces citernes et en indiquer la capacité ainsi que la quantité conservée dans cette ou ces citernes.

14. Heure du rejet ou de l'élimination (début et fin de l'opération).
15. Méthode de rejet ou d'élimination :
 - .1 à l'aide d'un matériel à 15 ppm (indiquer la position au début et à la fin de l'opération) ;
 - .2 dans une installation de réception (identifier le port) (4) ;
 - .3 transfert dans une citerne de décantation ou de stockage (indiquer la ou les citernes et la quantité totale conservée dans la ou les citernes, en m³.)

(4) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

E) Rejet automatique par-dessus bord ou élimination automatique par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

16. Heure et position du navire au moment où le système a été mis en marche automatique pour le rejet par-dessus bord, à l'aide d'un matériel à 15 ppm.
17. Heure à laquelle le système a été mis en marche automatique pour le transfert des eaux de cale dans la citerne de stockage (identifier la citerne).
18. Heure de mise en service manuelle du système.

F) État du matériel de filtrage des hydrocarbures

19. Heure de la défaillance du dispositif (*).

(*) L'état du matériel de filtrage des hydrocarbures recouvre aussi celui des dispositifs d'alarme et d'arrêt automatique, le cas échéant.

20. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
21. Cause de la défaillance.

G) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

22. Heure à laquelle le rejet s'est produit.
23. Lieu où, ou position du navire lorsque le rejet s'est produit.
24. Quantité approximative et type d'hydrocarbures.
25. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales.

H) Soutage du combustible liquide ou de l'huile de graissage

26. Soutage
 - .1 Lieu du soutage.
 - .2 Heure du soutage.

REGISTRE DES HYDROCARBURES

Partie II

OPÉRATIONS CONCERNANT LA CARGAISON
ET LE BALLAST

(Pétroliers)

Nom du navire :
Numéro ou lettres distinctifs :
Jauge brute :
Période allant du : au :

Note : Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni de la partie II du registre des hydrocarbures pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la cargaison et le ballast. Ces pétroliers doivent en outre être munis de la partie I du registre des hydrocarbures pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la tranche des machines.

Nom du navire :
Numéro ou lettres distinctifs :

Vue en plan des citernes cargaison
et des citernes de décantation

(à remplir à bord)

(*) Cette phrase ne devrait être insérée que dans le registre des hydrocarbures des pétroliers effectuant des voyages particuliers.

Le registre des hydrocarbures, partie II, se réfère fréquemment aux quantités d'hydrocarbures. Toutefois, la précision limitée des instruments de mesure des citernes, les variations de température et les résidus adhérant aux parois auront des incidences sur l'exactitude des relevés. Il conviendrait d'interpréter en conséquence les mentions portées sur le registre des hydrocarbures, partie II.

Dans le cas d'un rejet d'hydrocarbures accidentel ou exceptionnel, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie II.

Toute défaillance du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie II.

Les mentions doivent être portées au moins en anglais, en espagnol ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie II, pour les navires possédant un Certificat IOPP. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, cette langue doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

Le registre des hydrocarbures, partie II, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection 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.

L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la Convention peut inspecter le registre des hydrocarbures, partie II, 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 extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre des hydrocarbures, partie II. L'inspection du registre des hydrocarbures, partie II, et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

LISTE DES RENSEIGNEMENTS À CONSIGNER

A) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Lieu de chargement.
2. Nature des hydrocarbures chargés et identification de la ou des citernes.
3. Quantité totale d'hydrocarbures chargés (préciser la quantité ajoutée, en m³, à 15 °C et le contenu total, en m³, de la ou des citernes).

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

4. Identification de la ou des citernes :
 - .1 de :
 - .2 à : (préciser la quantité transférée et la quantité totale contenue dans la ou les citernes, en m³).
5. La ou les citernes mentionnées sous 4.1 ont-elles été vidées ? (Dans la négative, préciser la quantité conservée, en m³).

C) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

6. Lieu de déchargement.
7. Identification de la ou des citernes déchargées.
8. La ou les citernes ont-elles été vidées ? (Dans la négative, préciser la quantité conservée, en m³).

D) Lavage au pétrole brut (uniquement pour les navires-citernes équipés dun système de lavage au pétrole brut)

(à remplir pour chacune des citernes lavées au pétrole brut)

9. 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.
10. Identification de la ou des citernes lavées (1).

(1) Lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser simultanément, conformément au Manuel sur l'équipement et l'exploitation, tous les appareils dont est dotée une citerne déterminée, il conviendrait de préciser quelle est la section lavée au pétrole brut (par exemple, citerne centrale n° 2, section avant).

11. Nombre d'appareils utilisés.
12. Heure à laquelle le lavage a commencé.
13. Méthode de lavage employée (2).

(2) Indiquer, conformément au Manuel sur l'équipement et l'exploitation, si la méthode employée est à une seule étape ou à plusieurs étapes. Dans ce dernier cas, indiquer l'arc vertical balayé par les appareils et le nombre de fois où cet arc est balayé au cours de cette étape déterminée du programme.

14. Pression dans les conduites utilisées pour le lavage.
15. Heure à laquelle le lavage a été terminé ou interrompu.
16. Indiquer la méthode employée pour déterminer que la ou les citernes étaient sèches.
17. Remarques (3).

(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 « Remarques ».

E) Ballastage des citernes à cargaison

18. Position du navire au début et à la fin du ballastage.
19. Opérations de ballastage :
 - .1 identification de la ou des citernes ballastées ;
 - .2 heure à laquelle le ballastage a commencé et a été terminé ; et
 - .3 quantité de ballast reçue. Indiquer la quantité totale de ballast, en m³, pour chacune des citernes utilisées au cours de l'opération.

F) Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées (uniquement pour les navires-citernes exploités avec des citernes à ballast propre)

20. Identification de la ou des citernes ballastées.
21. 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 a été admise dans la ou les citernes de ballast propre spécialisées.
22. Position du navire au moment où la ou les pompes et les tuyautages ont été vidangés dans la citerne de décantation.
23. Quantité d'eaux polluées qui, après rinçage des tuyautages, sont envoyées dans une ou plusieurs citernes de décantation ou une ou plusieurs citernes à cargaison dans lesquelles les résidus de décantation sont préalablement stockés (identifier la ou les citernes.) Préciser la quantité totale, en m³.
24. Position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire a été admise dans la ou les citernes à ballast propre spécialisées.
25. Heure et position du navire au moment de la fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages de cargaison et d'assèchement.
26. Quantité de ballast propre chargée à bord, en m³.

G) Nettoyage des citernes à cargaison

27. Identification de la ou des citernes nettoyées.
28. Port ou position du navire.
29. Durée du nettoyage.
30. Méthode de nettoyage (4).

(4) Lavage au moyen de manche à eau, nettoyage au moyen d'appareils et/ou nettoyage chimique. Dans ce dernier cas, il convient d'indiquer le produit chimique et la quantité de produit utilisée.

31. Résidus de nettoyage des citernes transférés :
 - .1 dans des installations de réception (indiquer le port et la quantité, en m³) (5) ; et
 - .2 dans une ou plusieurs citernes de décantation ou une ou plusieurs citernes à cargaison désignées comme citernes de décantation (identifier la ou les citernes ; préciser la quantité transférée et la quantité totale, en m³).

(5) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie II, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie II.

H) Rejet des eaux de ballast polluées

32. Identification de la ou des citernes.
33. Heure à laquelle et position du navire lorsque le rejet à la mer a commencé.
34. Heure à laquelle et position du navire lorsque le rejet à la mer a été terminé.
35. Quantité rejetée à la mer, en m³.

36. Vitesse du navire pendant le rejet.
37. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets était-il en service pendant le rejet ?
38. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?
39. Quantité d'eaux polluées transférées dans la ou les citernes de décantation (identifier la ou les citernes de décantation. Préciser la quantité totale, en m³).
40. Rejet dans des installations de réception à terre (indiquer le port et préciser la quantité rejetée, en m³) (5).

(5) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie II, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie II.

D) Rejet à la mer des eaux des citernes de décantation

41. Identification de la ou des citernes de décantation.
42. Durée de la décantation depuis la dernière admission de résidus, ou
43. Durée de la décantation depuis le dernier rejet.
44. Heure et position du navire au début du rejet.
45. Niveau du mélange au début du rejet.
46. Niveau de l'interface eau/hydrocarbures au début du rejet.
47. Rejet principal : quantité rejetée, en m³, et taux de rejet en m³/heure.
48. Rejet final : quantité rejetée, en m³, et taux de rejet en m³/heure.
49. Heure et position du navire à la fin du rejet.
50. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets était-il en service pendant le rejet ?
51. Niveau de l'interface eau/hydrocarbures à la fin du rejet, en m.
52. Vitesse(s) du navire pendant le rejet.
53. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?
54. Confirmer que toutes les vannes appropriées du circuit de tuyautages du navire ont été fermées à la fin du rejet des eaux des citernes de décantation.

J) Élimination des résidus et des mélanges d'hydrocarbures qui n'ont pas été éliminés par d'autres moyens

55. Identification de la ou des citernes.
56. Quantité éliminée de chaque citerne (préciser la quantité conservée, en m³).
57. Méthode d'élimination :
 - .1 dans des installations de réception (identifier le port et indiquer la quantité rejetée, en m³) (5) ;
 - .2 mélange avec la cargaison (indiquer la quantité) ;
 - .3 transfert dans une ou plusieurs autres citernes (identifier la ou les citernes ; indiquer la quantité transférée et la quantité totale contenue dans la ou les citernes, en m³) ; et
 - .4 autre méthode (préciser) ; indiquer la quantité éliminée, en m³.

(5) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie II, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie II.

K) Rejet des eaux de ballast propre contenues dans les citernes à cargaison

58. Position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres.
59. Identification de la ou des citernes à partir desquelles s'effectue le rejet.
60. La ou les citernes étaient-elles vides à la fin du rejet ?
61. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée en 58.
62. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?

L) Rejet du ballast des citernes à ballast propre spécialisées (uniquement pour les navires-citernes exploités avec des citernes à ballast propre)

63. Identification de la ou des citernes.
 64. Heure et position du navire au début du rejet à la mer de ballast propre.
 65. Heure et position du navire à la fin du rejet à la mer.
 66. Quantité rejetée, en m³ :
 .1 à la mer, ou
 .2 dans une installation de réception (identifier le port) (5).

(5) Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie II, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie II.

67. A-t-on relevé des traces d'hydrocarbures dans l'eau de ballast avant le rejet à la mer ou au cours de celui-ci ?

68. A-t-on surveillé la teneur du rejet au moyen d'un détecteur d'hydrocarbures ?

69. Heure et position du navire au moment de la fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages de cargaison et d'assèchement, à la fin du déballastage.

M) État du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

70. Heure de la défaillance du dispositif.
 71. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
 72. Causes de la défaillance.

N) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

73. Heure à laquelle le rejet s'est produit.
 74. Port dans lequel ou position du navire lorsque le rejet s'est produit.
 75. Quantité approximative, en m³, et type d'hydrocarbures.
 76. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales.

O) Opérations supplémentaires et remarques générales

Pétroliers effectuant des voyages particuliers

P) Chargement de l'eau de ballast

77. Identification de la ou des citernes.
 78. Position du navire au moment du ballastage.
 79. Quantité totale de ballast chargée, en m³.
 80. Remarques.

Q) Nouvelle répartition de l'eau de ballast à bord du navire

81. Motifs de cette nouvelle répartition.

R) Évacuation de l'eau de ballast dans une installation de réception

82. Port(s) où l'eau de ballast a été évacuée.
 83. Nom ou désignation de l'installation de réception.
 84. Quantité totale d'eau de ballast évacuée, en m³.
 85. Signature et cachet du fonctionnaire de l'autorité portuaire et date.

Nom du navire
 Numéro ou lettres distinctifs

Opérations concernant la cargaison et le ballast (pétroliers)

DATE	CODE (lettre)	RUBRIQUE (numéro)	OPÉRATION/SIGNATURE DE L'OFFICIER RESPONSABLE

