

N° 18961. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER. CONCLUE À LONDRES LE 1^{er} NOVEMBRE
1974¹

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS et ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime aux dates suivantes, pour prendre effet comme indiqué ci-après :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'adhésion (a) ou d'approbation (A)</i>
Papouasie-Nouvelle-Guinée (Avec effet au 12 février 1981.)	12 novembre 1980 <i>a</i>
Finlande (Avec effet au 21 février 1981.)	21 novembre 1980 <i>a</i>
Qatar (Avec effet au 22 mars 1981.)	22 décembre 1980 <i>a</i>
République de Corée (Avec effet au 31 mars 1981.)	31 décembre 1980
Maldives (Avec effet au 14 avril 1981.)	14 janvier 1981 <i>a</i>
Guinée (Avec effet au 19 avril 1981.)	19 janvier 1981 <i>a</i>
Indonésie (Avec effet au 17 mai 1981.)	17 février 1981 <i>A</i>
Singapour (Avec effet au 16 juin 1981.)	16 mars 1981 <i>a</i>

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3, et annexe A des volumes 1198 et 1208.

PROCOLE¹ RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 1^{er} NOVEMBRE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER² (AVEC ANNEXE, APPENDICE ET ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION). CONCLU À LONDRES LE 17 FÉVRIER 1978

Textes authentiques du Protocole, de l'annexe et de l'appendice : chinois, anglais, français, russe et espagnol.

Textes authentiques de l'Acte final : anglais, français, russe et espagnol.

Enregistré par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

Les Parties au présent Protocole,

Etant parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974²,

Reconnaissant que ladite Convention peut contribuer de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

Estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Sont convenues de ce qui suit :

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mai 1981, soit six mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentaient au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce étaient devenus Parties à ce Protocole par signature définitive ou par le dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article V, paragraphe 1. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés comme suit :

Etat	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA), ou d'adhésion (a)
Allemagne, République fédérale d**	6 juin 1980
(Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest.)	
Bahamas	16 février 1979 a
Belgique	24 septembre 1979
Colombie	31 octobre 1980 a
Danemark	27 novembre 1980 a
Espagne	30 avril 1980 a
Etats-Unis d'Amérique	12 août 1980
Finlande	30 avril 1981 a
France	21 décembre 1979 AA
Japon	15 mai 1980 a
Koweït*	29 juin 1979 a
Libéria	28 octobre 1980
Norvège	25 mars 1981 a
Pays-Bas	8 juillet 1980 AA
(A l'égard du Royaume en Europe et des Antilles néerlandaises.)	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	5 novembre 1979
Suède	21 décembre 1979
Tunisie	6 août 1980 a
Uruguay	30 avril 1979 a
Yougoslavie	31 octobre 1980

* Voir p. 334 du présent volume pour les textes de la réserve et de la déclaration interprétative faites lors de la ratification et de l'adhésion.

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

Article premier. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de son annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son annexe.

Article II. CHAMP D'APPLICATION

1. Les dispositions des articles II, III (à l'exception du paragraphe *a*), IV, VI, *b*, *c* et *d*, VII et VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée la « Convention ») sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires des Etats qui ne sont Parties ni à la Convention ni au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article III. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée l'« Organisation ») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

Article IV. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 1^{er} mars 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

- a*) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b*) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c*) Adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties

à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article VIII de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI. DÉNONCIATION

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

Article VII. DÉPOSITAIRE

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après le « Dépositaire »).

2. Le Dépositaire :

a) Informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) De toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) De la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) De tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII. LANGUES

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

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

ANNEXE. AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE A. APPLICATION, DÉFINITIONS, ETC.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

n) « L'âge d'un navire » désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

PARTIE B. VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6. INSPECTION ET VISITES

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant :

a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a et b de la présente règle doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

- i) Exiger qu'un navire subisse des réparations; et
- ii) Effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire

de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à 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 sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

e) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Règle 7. VISITES DES NAVIRES À PASSAGERS

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii du paragraphe *b* par le suivant :

iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer 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 points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer¹ en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la convention et des règles susvisées.

Règle 8. VISITES DES ENGINES DE SAUVETAGE ET AUTRES PARTIES DE L'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant :

a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii du paragraphe *a* de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe *a* de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1050, p. 17.

matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

*Règle 10. VISITES DE LA COQUE, DES MACHINES ET DU MATÉRIEL
D'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE*

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant :

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants :

- i) Aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- ii) En plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge; dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

c) La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer 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 points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

Règle 11. MAINTIEN DES CONDITIONS APRÈS VISITE

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant :

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu 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 des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 14. DURÉE DE VALIDITÉ DES CERTIFICATS

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant :

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d de la présente règle pour une période de plus de cinq 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 pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe *b* de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable :

- i) Si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa *a* de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa *a* de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes *d*, *e* ou *f* de la présente règle; ou
- ii) Si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement; un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre; dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

Règle 19. CONTRÔLE

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant :

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre.

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe *b* de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle 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, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'État du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe *d* de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes *c* et *d* de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indé-

ment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

CHAPITRE II-1. CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *b* actuel :

iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii du présent paragraphe et de l'alinéa iii du paragraphe *a* de la présente règle, aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 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 dont la construction se trouve à un stade 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 un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

iv) Aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii du présent paragraphe.

v) Aux fins de l'alinéa iii du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires¹ ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel :

k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner.

l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service.

m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose :

- i) Dans le cas des appareils à gouverner électriques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

- ii) Dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;
- iii) Dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

PARTIE C. MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Règle 29. APPAREIL À GOUVERNER

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) *Navires-citernes uniquement*

i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) Il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation; toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double; en cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner; en cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;
- 2) Il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;
- 3) Des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;
- 4) Un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;
- 5) La position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation; l'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- 6) Il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe *a* et de l'alinéa *i* du paragraphe *d* de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) L'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa *ii*, 2, du paragraphe *d* de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs; dans la mesure où cela est raison-

nable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner; tous les raccordements mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

- 2) L'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant; le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;
- 3) L'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii, 2, du paragraphe *d* de la présente règle;
- 4) Les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;
- 5) En cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et
- 6) Une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner; cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure; le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 nœuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2. CONSTRUCTION — PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *a* actuel :

iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii et iii du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 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 dont la construction se trouve à un stade 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 un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.
- v) Aux fins de l'alinéa ii du paragraphe a de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv du présent paragraphe.
- vi) Aux fins de l'alinéa iv du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 3. DÉFINITIONS

Remplacer le paragraphe v actuel par le suivant :

v) Le « poids lège » est 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.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

x) Le « pétrole brut » est 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 :

- i) Le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
- ii) Le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

PARTIE E. MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle 55. CHAMP D'APPLICATION

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant :

- a) Sauf disposition expresse contraire :
 - i) La présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60 °C (140 °F) [essai en creuset fermé] et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et
 - ii) En outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention; toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre; dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes; les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa i du paragraphe a de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées ou que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

Règle 60. PROTECTION DES CITERNES À CARGAISON

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant :

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

b) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur pont doit :

- i) Permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et
- ii) Permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

c) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit :

- i) Permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et
- ii) Être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes

par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe *a* de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe *a* de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V. SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 12. MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD

Remplacer le paragraphe *a* actuel par le suivant :

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19. UTILISATION DU PILOTE AUTOMATIQUE

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) La commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre :

Règle 19-1. FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL À GOUVERNER

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

Règle 19-2. APPAREIL À GOUVERNER — ESSAIS ET EXERCICES

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de :

- i) L'appareil à gouverner principal;
- ii) L'appareil à gouverner auxiliaire;

- iii) Les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
- iv) Les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
- v) L'alimentation en énergie de secours;
- vi) Les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
- vii) Les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- viii) Les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.
 - b) Les vérifications et essais doivent porter sur :
 - i) Le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
 - ii) L'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectés visuellement; et
 - iii) Le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.
 - c) i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.
 - ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.
 - d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manœuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.
 - e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.
 - f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe *d* de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.

APPENDICE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

*SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE*

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale
de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Port en lourd du navire (tonnes métriques)</i>	<i>Année de construction</i>
--------------------------	--	-----------------------------------	---	----------------------------------

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut*

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un
changement ou d'une modification de caractère importantDate de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avance-
ment équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a commencéDate de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de
construction pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I
du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de
la vie humaine en mer; etQu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et
de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant
sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19..
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

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

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

*SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE*

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Port en lourd du navire (tonnes métriques)</i>	<i>Année de construction</i>

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut*

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19..
(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre le certificat)

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

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

阿富汗：

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганистан:
Por el Afganistán:

阿尔巴尼亚：

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:
Por Albania:

阿尔及利亚：

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

安哥拉：

For Angola:
Pour l'Angola :
За Анголу:
Por Angola:

阿根廷：

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

澳大利亚：

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

奥地利：

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:
Por Austria:

巴 哈 马 :

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

巴 林 :

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

孟 加 拉 :

For Bangladesh:
 Pour le Bangladesh :
 За Бангладеш:
 Por Bangladesh:

巴 巴 多 斯 :

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

比 利 时 :

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

[ROBERT VAES]¹

Sous réserve d'approbation et de ratification
 Londres, le 8 septembre 1978²

贝 宁 :

For Benin:
 Pour le Bénin :
 За Бенин:
 Por Benin:

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

² Subject to approval and ratification, London, 8 September 1978.

不 丹 :

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:
Por Bhután:

玻利维亚 :

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:
Por Bolivia:

博茨瓦纳 :

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:
Por Botswana:

巴 西 :

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

保加利亚 :

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

緬 甸 :

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:
Por Birmania:

布隆迪 :

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:
Por Burundi:

白俄罗斯苏维埃社会主义共和国：

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

Por la República Socialista Soviética de Bielorrusia:

加拿大：

For Canada:

Pour le Canada :

За Канаду:

Por el Canadá:

佛得角：

For Cape Verde:

Pour le Cap-Vert :

За О-ва Зеленого Мыса:

Por Cabo Verde:

中 非 共 和 国：

For the Central African Republic:

Pour la République centrafricaine :

За Центральноафриканскую Республику:

Por la República Centrafricana:

乍 得：

For Chad:

Pour le Tchad :

За Чад:

Por el Chad:

智 利：

For Chile:

Pour le Chili :

За Чили:

Por Chile:

中 国：

For China:

Pour la Chine :

За Китай:

Por China:

哥伦比亚：

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

科摩罗：

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские О-ва:
Por las Comoras:

刚果：

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:
Por el Congo:

哥斯达黎加：

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:
Por Costa Rica:

古巴：

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

塞浦路斯：

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

捷克斯洛伐克：

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:
Por Checoslovaquia:

民主柬埔寨：

For Democratic Kampuchea:
 Pour le Kampuchea démocratique :
 За Демократическую Кампучию:
 Por Kampuchea Democrática:

朝鲜民主主义人民共和国：

For the Democratic People's Republic of Korea:
 Pour la République populaire démocratique de Corée :
 За Корейскую Народно-Демократическую Республику:
 Por la República Popular Democrática de Corea:

民主也门：

For Democratic Yemen:
 Pour le Yémen démocratique :
 За Демократический Йемен:
 Por el Yemen Democrático:

丹 麥：

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

吉布提：

For Djibouti:
 Pour Djibouti :
 За Джибути:
 Por Djibouti:

多米尼加共和国：

For the Dominican Republic:
 Pour la République dominicaine :
 За Доминиканскую Республику:
 Por la República Dominicana:

厄瓜多尔：

For Ecuador:
 Pour l'Equateur :
 За Эквадор:
 Por el Ecuador:

埃及：

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

萨尔瓦多：

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:
Por El Salvador:

赤道几内亚：

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:
Por Guinea Ecuatorial:

埃塞俄比亚：

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie :
За Эфиопию:
Por Etiopía:

斐济：

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:
Por Fiji:

芬兰：

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

法国：

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

[G. MARCHAND]

Sous réserve d'approbation ultérieure¹

¹ Subject to further approval.

加蓬：

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:
Por el Gabón:

冈比亚：

For the Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:
Por Gambia:

德意志民主共和国：

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

德意志联邦共和国：

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

[RUETE]

[Dr. BREUER]
Subject to ratification¹

加纳：

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

希腊：

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

格林纳达：

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гренаду:
Por Granada:

¹ Sous réserve de ratification.

危地马拉：

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:
Por Guatemala:

几内亚：

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:
Por Guinea:

几内亚（比绍）

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею -Бисау:
Por Guinea-Bissau:

圭亚那：

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гайану:
Por Guyana:

海地：

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:
Por Haïti:

梵蒂冈：

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:
Por la Santa Sede:

洪都拉斯：

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:
Por Honduras:

匈牙利：

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:
Por Hungría:

冰 岛：

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:
Por Islandia:

印 度：

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

印度尼西亚：

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

伊 朗：

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

伊 拉 克：

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

爱尔兰：

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

以色列：

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

意大利：

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

象牙海岸：

For the Ivory Coast:
Pour la Côte d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:
Por la Costa de Marfil:

牙买加：

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:
Por Jamaica:

日本：

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

约旦：

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:
Por Jordania:

肯尼亚：

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

科威特：

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

老挝人民民主共和国：

For the Lao People's Democratic Republic:
 Pour la République démocratique populaire lao :
 За Народно-Демократическую Республику Лаос:
 For la República Democrática Popular Lao:

黎巴嫩：

For Lebanon:
 Pour le Liban :
 За Ливан:
 For el Líbano:

莱索托：

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

利比里亚：

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

[G. F. B. COOPER]
 Subject to ratification¹

阿拉伯利比亚民众国：

For the Libyan Arab Jamahiriya:
 Pour la Jamahiriya arabe libyenne :
 За Ливийскую Арабскую Джамахирию:
 For la Jamahiriya Arabe Libia:

列支敦士登：

For Liechtenstein:
 Pour le Liechtenstein :
 За Лихтенштейн:
 For Liechtenstein:

¹ Sous réserve de ratification.

卢森堡：

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:
Por Luxemburgo:

马达加斯加：

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:
Por Madagascar:

马拉维：

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:
Por Malawi:

马来西亚：

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

马尔代夫：

For Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:
Por Maldivas:

马里：

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:
Por Mali:

马耳他：

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:
Por Malta:

毛里塔尼亚：

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:
Por Mauritania:

毛里求斯：

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

墨西哥：

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

[MANUEL TELLO]
ad referendum

摩纳哥：

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:
Por Mónaco:

蒙古：

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:
Por Mongolia:

摩洛哥：

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

莫桑比克：

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:
Por Mozambique:

瑙 鲁 :

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:
Por Nauru:

尼 泊 尔 :

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:
Por Nepal:

荷 兰 :

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

[R. FACK]
Subject to approval¹

新 西 兰 :

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

尼 加 拉 瓜 :

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

尼 日 尔 :

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:
Por el Níger:

尼 日 利 亚 :

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

¹ Sous réserve de ratification.

挪威：

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

阿曼：

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

巴基斯坦：

For Pakistan:
 Pour le Pakistan :
 За Пакистан:
 Por el Pakistán:

巴拿马：

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

巴布亚新几内亚：

For Papua New Guinea:
 Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
 За Папуа Новую Гвинею:
 Por Papua Nueva Guinea:

巴拉圭：

For Paraguay:
 Pour le Paraguay :
 За Парагвай:
 Por el Paraguay:

秘鲁：

For Peru:
 Pour le Pérou :
 За Перу:
 Por el Perú:

菲 律 宾 :

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

波 兰 :

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

[E. WISNIEWSKI]
Subject to ratification¹

葡 萄 牙 :

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

卡 塔 尔 :

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:
Por Qatar:

大 韩 民 国 :

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

罗 马 尼 亚 :

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

卢 旺 达 :

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:
Por Rwanda:

¹ Sous réserve de ratification.

萨摩亚：

For Samoa:
Pour le Samoa :
За Самоа:
Por Samoa:

圣马力诺：

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:
Por San Marino:

圣多美和普林西比：

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:
Por Santo Tomé y Principe:

沙特阿拉伯：

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

塞内加尔：

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

塞舌尔：

For Seychelles:
Pour les Seychelles :
За Сейшельские О-ва:
Por las Seychelles:

塞拉利昂：

For Sierra Leone:
Pour la Sierra Leone :
За Сьерра-Леоне:
Por Sierra Leona:

~~新加坡：~~

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

索马里：

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:
Por Somalia:

南 非：

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

~~西班牙：~~

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

斯里兰卡：

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланку:
Por Sri Lanka:

苏 丹：

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:
Por el Sudán:

~~苏里南：~~

For Surinam:
Pour le Surinam :
За Суринам:
Por Surinam:

斯威士兰：

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

瑞典：

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

[OLOF RYDBECK]
 Subject to ratification¹

瑞士：

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

阿拉伯叙利亚共和国：

For the Syrian Arab Republic:
 Pour la République arabe syrienne :
 За Сирийскую Арабскую Республику:
 Por la República Árabe Siria:

泰国：

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

多哥：

For Togo:
 Pour le Togo :
 За Того:
 Por el Togo:

汤加：

For Tonga:
 Pour les Tonga :
 За Тонгу:
 Por Tonga:

¹ Sous réserve de ratification.

特立尼达和多巴哥：

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

~~**突尼斯：**~~

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

土耳其：

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

乌干达：

For Uganda:
 Pour l'Ouganda :
 За Уганду:
 Por Uganda:

乌克兰苏维埃社会主义共和国：

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
 Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
 За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:
 Por la República Socialista Soviética de Ucrania:

苏维埃社会主义共和国联盟：

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

阿拉伯联合酋长国：

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

大不列颠及北爱尔兰联合王国：

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

[J. N. ARCHER]
 Subject to ratification¹

喀麦隆联合共和国：

For the United Republic of Cameroon:
 Pour la République-Unie du Cameroun :
 За Объединенную Республику Камерун:
 Por la República Unida del Camerún:

坦桑尼亚联合共和国：

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

美利坚合众国：

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

[WILLIAM M. BENKERT]

[SIDNEY A. WALLACE]
 Subject to ratification¹

上沃尔特：

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

乌拉圭：

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

¹ Sous réserve de ratification.

委 内 瑞 拉 :

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

越 南 :

For Viet Nam:
 Pour le Viet Nam :
 За Вьетнам:
 Por Viet Nam:

也 门 :

For Yemen:
 Pour le Yémen :
 За Йемен:
 Por el Yemen:

南 斯 拉 夫 :

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

[M. SIKIC]
 Subject to ratification¹

扎 伊 尔 :

For Zaire:
 Pour le Zaïre :
 За Заир:
 Por el Zaire:

赞 比 亚 :

For Zambia:
 Pour la Zambie :
 За Замбию:
 Por Zambia:

¹ Sous réserve de ratification.

RESERVATION AND UNDERSTANDING MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

RÉSERVE ET DÉCLARATION INTERPRÉTATIVE FAITES LORS DE LA RATIFICATION OU DE L'ADHÉSION (a)

FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

“The Government of the Federal Republic of Germany declares that the provisions of the second sentence of chapter I, regulation 19(f), of the annex to the Protocol cannot be applied in the Federal Republic of Germany at present.”

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne déclare que les dispositions de la deuxième phrase du paragraphe f de la règle 19 du chapitre I de l'annexe du Protocole ne peuvent à l'heure actuelle être appliquées en République fédérale d'Allemagne.

With the following explanatory remarks:

Avec les explications suivantes :

“The Government of the Federal Republic of Germany wishes to point out the following in connexion with the declaration it has made:

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne souhaite présenter les observations suivantes à propos de la déclaration qu'il a faite :

“Any claims for compensation are met in accordance with the provisions of existing national law which correspond in essence to the liability provision of the annex to the Protocol. The liability provision of the annex to the Protocol is not quite as precise as national law requires normative liability to be.

Toute demande de réparation est réglée conformément aux dispositions de la législation nationale existante qui correspondent, dans leur essence, aux dispositions de l'annexe du Protocole relatives à la responsabilité. Ces dispositions de l'annexe du Protocole n'ont pas la précision requise par la législation nationale pour ce qui est de la responsabilité normative.

“Furthermore, the provisions obtaining in the Federal Republic of Germany are constantly being updated, which must also be seen in the light of the results of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and possible future membership of the MARPOL Convention of 1973 and the Protocol thereto of 1978.”

En outre, les dispositions prévues en République fédérale d'Allemagne sont constamment mises à jour, ce qui doit également être considéré dans le contexte des résultats de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et des futures Parties éventuelles à la Convention MARPOL de 1973 et au Protocole y relatif.

KUWAIT (a)

“It is understood that the Accession of the State of Kuwait to . . . the Protocol of 1978 [relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974], done at London on the 17th of February 1978, does not in any way mean recognition of Israel by the State of Kuwait. Furthermore, no treaty relations will arise between the State of Kuwait and Israel.”¹

¹ The depositary received the following communication dated 3 December 1979 from the Ambassador of Israel in London:

“The Instrument of Accession deposited by the Government of the State of Kuwait was accompanied by a statement of a political character in respect of Israel. In the view of the Government of Israel, this Convention is not the proper place for making such political pronouncements. Moreover, the said declaration cannot in any way affect whatever obligations are binding upon Kuwait under general international law or under particular conventions. The Government of Israel will, so far as concerns the substance of the matter, adopt towards the Government of the State of Kuwait an attitude of complete reciprocity.”

KOWEÏT (a)

« Il est entendu que l'adhésion de l'Etat du Koweït au . . . Protocole de 1978 [relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer], adopté à Londres le 17 février 1978, ne saurait en aucun cas impliquer la reconnaissance d'Israël par l'Etat du Koweït. En outre, aucune relation conventionnelle ne sera établie entre l'Etat du Koweït et Israël¹. »

¹ Le dépositaire a reçu de l'Ambassadeur d'Israël à Londres la communication suivante, en date du 3 décembre 1979 :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

L'instrument d'adhésion déposé par le Gouvernement de l'Etat du Koweït était accompagné d'une déclaration de caractère politique concernant Israël. De l'avis du Gouvernement israélien, la Convention ne prête pas à des propos politiques de cette nature. En outre, ladite déclaration ne peut en aucune façon modifier les obligations qui incombent à l'Etat du Koweït aux termes du droit international en général ou de traités particuliers. En ce qui concerne le fond de la question, le Gouvernement israélien adoptera à l'égard du Gouvernement de l'Etat du Koweït une attitude de complète réciprocité.

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

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

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

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

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

Chine
Equateur
Maurice

4. Sur l'invitation de l'Organisation, l'organisme suivant des Nations Unies avait envoyé un représentant à la Conférence : Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

5. Les organisations intergouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE); Commission des Communautés européennes (CEE).

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

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Union internationale d'assurances transports (IUMI)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Comité international radio-maritime (CIRM)

Association internationale des ports (IAPH)
 Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO)
 Association internationale des sociétés de classification (IACS)
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
 Association internationale des armateurs (INSA)
 Comité de la technologie marine pour les ressources océaniques (ECOR)
 Internationale des amis de la terre (FOE)
 Association internationale des instituts de navigation (IAIN)
 Association of West European Shipbuilders (AWES)

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

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

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

9. La Conférence a nommé le Bureau suivant :

Secrétaire général : M. C. P. Srivastava
Secrétaires exécutifs : M. G. P. Kostylev
 M. Y. Sasamura

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

Commission I :

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

Commission II :

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

Commission III :

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

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M. S. Tardana (Indonésie)

Comité de rédaction :

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

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

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires;
- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹;
- Les projets de protocoles de ces conventions établis conjointement par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation;
- Des projets de résolutions relatifs à l'amélioration de la sécurité en mer et à la prévention de la pollution des mers par les navires;
- Des propositions et observations soumises à la Conférence par les gouvernements et organisations intéressés.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

12. A la suite de ses délibérations qui sont consignées dans ses comptes rendus et rapports, la Conférence a adopté les instruments suivants : le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Les Protocoles susmentionnés constituent respectivement les documents 1 et 2¹ joints au présent Acte final.

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

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

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

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

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

President:

Président :

Председатель:

Presidente:

[MANUEL TELLO]¹

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization:

Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime :

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской
Консультативной Организации:

Secretario General de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental:

[C. P. SRIVASTAVA]

Executive Secretaries of the Conference:

Secrétaires exécutifs de la Conférence :

Исполнительный Секретарь Конференции:

Secretarios Ejecutivos de la Conferencia:

[G. P. KOSTYLEV]

[Y. SASAMURA]

For Algeria:

Pour l'Algérie :

За Алжир:

Por Argelia:

[M. A. CHOUAKI]

For Argentina:

Pour l'Argentine :

За Аргентину:

Por la Argentina:

[A. L. PADILLA]

For Australia:

Pour l'Australie :

За Багамские О-ва:

Por Australia:

[R. M. TAYLOR]

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

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

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

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

[W. H. AL-NIMER]

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

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

[L. VAN DE VEL]

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

[J. O. RACHE DE ALMEIDA]

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

[K. IVANOV]

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

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

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

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

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

[F. CORREDOR]

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

[D. P. VILLEGAS LENA]

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

[R. LEWIS]
[O. BEHA]
[J. M. BATES]

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

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

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

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

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

[E. HELANIEMI]

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

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

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

[G. BOSSOW]

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

[F. STELTER]

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

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

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

[V. TZAVARAS]

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

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

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

[S. TARDANA]

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

[A. FARID]

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

[T. N. AL-OMARI]

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

[T. GORMAN]

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

[P. MUNCH]

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

[G. D'AGOSTINO]

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

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

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

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

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

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

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

[G. F. B. COOPER]

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

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

[MANUEL TELLO]
[J. JARAMILLO-VÁZQUEZ]

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

[A. NACIF]

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

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

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

[T. CAUGHLEY]

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

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

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

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

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

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

[J. A. STAGG]

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

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

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

[E. WISNIEWSKI]

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

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

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

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

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

[G. MIHAIL]

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

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

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

[S. N. BA]

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

[LIM TECK EE]

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

[A. MATO]

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

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

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

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

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

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

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

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

[A. KESKEK]
[G. CANER]

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

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

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

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

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

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

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

[R. PIRIZ]

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

[N. SÁNCHEZ LUNA]
[M. TIRADO]

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

[M. SIKIĆ]
[M. DUNATOV]

DOCUMENT 3

RÉSOLUTION 1. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

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

Désirant que le Protocole MARPOL¹, qui inclut la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL)¹ et la modifie, entre en vigueur aussitôt que possible,

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

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

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

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

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

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

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

- Pour les transporteurs de brut existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé, aux systèmes de lavage au pétrole brut ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- Pour les transporteurs de produits existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL,

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

RÉSOLUTION 2. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À CETTE CONVENTION

La Conférence,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes et transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal

ou supérieur à 20 000 tonnes mais inférieur à 40 000 tonnes, munis d'appareils de lavage des citernes à débit élevé : juin 1983;

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

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

RÉSOLUTION 3. FUTURES INITIATIVES VISANT À ÉLIMINER LA POLLUTION

La Conférence,

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

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

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

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

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

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

RÉSOLUTION 4. PROCÉDURES DE CONTRÔLE POUR LES TRANSPORTEURS DE BRUT EXISTANTS D'UN PORT EN LOURD INFÉRIEUR À 40 000 TONNES

La Conférence,

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

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

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

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

Reconnaissant en outre les progrès qu'a accomplis l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la mise au point des

procédures de contrôle des rejets auxquelles il est fait référence dans la résolution 6 adoptée par la présente Conférence,

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

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

RÉSOLUTION 5. POURSUITE DE LA MISE AU POINT DE NORMES INTERNATIONALES RELATIVES AUX DISPOSITIFS À GAZ INERTE

La Conférence,

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

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

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

RÉSOLUTION 6. PROCÉDURES VISANT À ASSURER LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES CONVENTIONS RELATIVES À LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

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

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

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

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

Notant en outre que la résolution A.321(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation le 12 novembre 1975 définit des procédures applicables au contrôle des navires soumis

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

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

aux dispositions de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹ et de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge²,

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

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

RÉSOLUTION 7. MISE AU POINT DE DIRECTIVES SUR L'EXÉCUTION DES INSPECTIONS PORTUAIRES RELATIVES AUX RÉSULTATS DU NETTOYAGE DES CITERNES À CARGAISON PAR LE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Notant que les règles 13 et 13B de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contiennent de nouvelles prescriptions concernant une méthode de nettoyage des citernes à cargaison par le lavage au pétrole brut,

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

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

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

RÉSOLUTION 8. AMÉLIORATION DU NIVEAU DES ÉQUIPAGES DES NAVIRES-CITERNES

La Conférence,

Ayant adopté les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui contiennent des dispositions plus strictes en ce qui concerne la conception, l'équipement et l'inspection des navires, notamment des navires-citernes, ainsi que la délivrance des certificats,

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

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

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 536, p. 27.

² *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

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

RÉSOLUTION 9. PROTECTION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

La Conférence,

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

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

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

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

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

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

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

Invite l'Organisation :

- a) A poursuivre ses efforts dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets;
- b) A entreprendre en priorité et en plus des travaux en cours, en collaboration avec d'autres organisations et organes spécialisés internationaux pertinents, des études en vue :
 - i) De dresser un inventaire des zones maritimes du monde qui ont spécialement besoin d'être protégées contre la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets, en raison de leur vulnérabilité particulière, eu égard à leurs ressources naturelles renouvelables ou à leur importance au plan scientifique;

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

- ii) D'évaluer, autant que possible, la mesure dans laquelle une protection est nécessaire ainsi que les dispositions qui pourraient être jugées appropriées pour assurer un degré raisonnable de protection, en tenant compte également des autres utilisations légitimes des mers;
- c) A examiner, sur la base des études effectuées en conséquence et des résultats des autres travaux entrepris, les mesures qui seront nécessaires pour assurer une meilleure protection du milieu marin contre la pollution provenant des navires et de l'immersion de déchets;
- d) A prendre des mesures, en temps voulu, conformément à la procédure établie, en vue d'incorporer, dans le cadre des conventions pertinentes, toutes les dispositions nécessaires qui pourront être établies à la suite des études susmentionnées;
- e) A formuler à l'intention de la Réunion consultative des Parties contractantes une recommandation visant à ce que des mesures appropriées soient prises dans le cadre de la Convention de Londres sur l'immersion pour protéger ces zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution résultant de l'immersion.

RÉSOLUTION 10. ELABORATION DE DIRECTIVES POUR L'EXÉCUTION DES VISITES ET DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES, Y COMPRIS LES INSPECTIONS INOPINÉES ET LES VISITES ANNUELLES OBLIGATOIRES DES NAVIRES

La Conférence,

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

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

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

Reconnaissant également qu'il existe actuellement un certain nombre de périodes de validité différentes pour les certificats requis par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge de même que différents intervalles entre les visites ou les inspections intermédiaires requises par lesdites conventions et les protocoles et qu'il serait souhaitable d'uniformiser ces périodes et ces intervalles,

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

Recommande également que l'Organisation prenne en temps voulu les mesures nécessaires pour modifier les instruments appropriés aux fins d'uniformiser les périodes de vali-

dité des certificats de même que les intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections intermédiaires requises aux termes des conventions et protocoles susmentionnés.

RÉSOLUTION 11. CORPS DE SÉCURITÉ MARITIME

La Conférence,

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

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

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

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

RÉSOLUTION 12. AMÉLIORATION DES NORMES APPLICABLES À L'APPAREIL À GOUVERNER

La Conférence,

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

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

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

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

Demande que l'Organisation, de toute urgence :

- a) Révise le libellé des normes relatives à l'appareil à gouverner applicables aux navires à passagers et aux navires de charge, tel qu'il figure dans la résolution A.325(IX) en tenant compte des dispositions du Protocole SOLAS;
- b) Examine s'il est nécessaire de rendre applicables également aux navires autres que les navires-citernes les normes relatives à l'appareil à gouverner qui, dans le Protocole SOLAS, ne sont applicables qu'aux navires-citernes;

- c) Envisage l'adoption des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner ainsi que des autres dispositions relatives aux machines et aux installations électriques contenues dans la résolution A.325(IX) en tant qu'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lorsque celle-ci entrera en vigueur.

RÉSOLUTION 13. PORT D'AIDES ANTIABORDAGES

La Conférence,

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

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

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

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

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

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

RÉSOLUTION 14. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

La Conférence,

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

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

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

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

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

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

ANNEXE. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS
DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de définir :

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

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

2. *Champ d'application*

Les présentes Spécifications s'appliquent aux navires-citernes qui sont destinés à être exploités en vertu du principe des citernes à ballast propre, conformément à la règle 13A de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL).

3. *Dispositions à bord*

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

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

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

3.2. *Pompage et tuyautages.* Pour ce qui est des dispositions générales, il faudrait aussi tenir compte des facteurs suivants :

- a) Toutes les citernes de ballast devraient, chaque fois que cela est possible, être desservies par une seule pompe et nécessiter un minimum de tuyautages afin de réduire les risques de pollution;
- b) Il devrait être possible de rincer le circuit de tuyautages requis pour la manutention du ballast sans polluer les citernes à ballast propre; l'eau de rinçage peut provenir d'une prise d'eau de mer et aboutir par le circuit de tuyautages jusqu'à une citerne de décantation, ou aller des citernes à ballast propre jusqu'à la citerne de décantation; si l'on utilise des conduites séparées pour le ballast, il n'est pas nécessaire de les rincer;

- c) Il faudrait éviter dans la mesure du possible que des sections de tuyaux se terminent en cul de sac; il doit être prévu, si nécessaire, des moyens permettant de vider ces sections en les reliant à un dispositif d'assèchement;
- d) Il faudrait que les espaces à ballast et les espaces à cargaison soient toujours séparés par une double soupape au cours du voyage et qu'ils le soient dans toute la mesure du possible au cours de la manutention de la cargaison et du ballast;
- e) Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément au paragraphe 3 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL, il faudrait disposer les points d'échantillonnage de façon à permettre l'échantillonnage de tous les rejets d'eau de ballast propre ainsi que des rejets résultant de l'application de la méthode du chargement sur résidus; il faudrait également, lorsque cela est possible, prévoir un point d'échantillonnage qui permette l'échantillonnage de l'eau de rinçage des tuyaux qui s'écoule vers la citerne de décantation.

4. Méthodes d'exploitation

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

4.1. *Dans le port de chargement.* Avant l'arrivée du navire-citerne au port de chargement, on peut réduire la quantité de ballast propre en prévision de l'accostage en utilisant un tuyau qui a été nettoyé pendant le voyage sur lest. Un navire-citerne à citernes à ballast propre n'est jamais chargé jusqu'à sa pleine capacité de chargement et peut normalement transporter une pleine cargaison et la quantité de ballast normalement transportée au port, c'est-à-dire la quantité de ballast propre prévue à l'arrivée. Il est ainsi possible d'exploiter le navire-citerne si son tirant d'eau le permet, sans aucune manipulation d'eau de ballast dans le port.

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

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

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

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

4.3. *Dans le port de déchargement.* Avant d'accoster dans le port de déchargement, une quantité de ballast propre, suffisante en vue du rinçage des tuyautages utilisés pour le ballast propre, doit être chargée à bord au moyen des tuyaux qui sont restés propres pendant toute la durée du voyage. Si les limites de tirant d'eau du port le permettent, il est recommandé de prendre à bord plus de ballast, dans les limites du port en

lourd et dans les limites de la quantité normalement transportée au départ, en vue d'éviter toute autre manipulation de ballast au cours du déchargement. Si l'on attend qu'un ballastage supplémentaire soit nécessaire au cours du déchargement, on garde propres la pompe et les tuyaux requis. Le ballast requis est chargé dès que les tirants d'eau le permettent et le déchargement peut alors se poursuivre en utilisant toutes les pompes disponibles.

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

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

4.5. *Liste de contrôle.* Les méthodes d'exploitation approuvées devraient être complétées par une liste de contrôle. La liste qui figure à l'appendice des présentes Spécifications s'applique de manière générale à tous les navires-citernes exploités selon le principe des citernes à ballast propre. La liste de contrôle élaborée pour un navire-citerne particulier devrait être complétée de manière à comprendre toute autre mesure appropriée et inclure l'identification appropriée des pompes, des soupapes, etc.

5. *Visites et délivrance des certificats*

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

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

5.3. La visite doit comprendre la vérification du caractère approprié

- Du choix des citernes à ballast ainsi que des systèmes de pompage et de tuyautages, sur la base des dispositions de la section 3 ci-dessus;
- Du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre, à savoir les méthodes détaillées d'exploitation y compris la liste de contrôle, sur la base des dispositions de la section 4 ci-dessus.

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

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

6. *Documents*

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

*Appendice. MÉTHODES D'EXPLOITATION DES CITERNES
À BALLAST PROPRE — LISTE DE CONTRÔLE*

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

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

II. *Au port de chargement*

1. Procéder aux opérations normales de chargement des citernes à cargaison;
2. S'assurer qu'il reste dans la citerne de décantation un espace suffisant pour recevoir ultérieurement l'eau de rinçage des pompes et des tuyaux à cargaison;
3. Le cas échéant, décharger le reste du ballast propre avant l'utilisation de tout le système de tuyautages pour le chargement; laisser une quantité suffisante d'eau de rinçage dans les citernes à ballast;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à cargaison sont fermées à la fin du chargement.

III. *Après le départ du port de chargement*

1. Rincer la pompe et les tuyaux voulus avec une quantité suffisante d'eau provenant des citernes à ballast propre et évacuer l'eau de rinçage dans la citerne de décantation;
2. S'assurer que les soupapes de la citerne de décantation sont fermées avant de pomper toute l'eau propre restante pour la rejeter à la mer, en contrôlant la teneur de l'eau en hydrocarbures, soit visuellement, soit à l'aide d'un détecteur;
3. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

IV. *Avant l'arrivée au port de déchargement*

1. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées;
2. Vérifier à nouveau que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés;
3. Ballaster à l'aide des pompes et tuyaux à cargaison propres, suivant les besoins et compte tenu des limites de tirant d'eau au port;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

V. *Au port de déchargement*

1. Allouer les pompes et tuyaux nécessaires à l'exploitation des citernes à ballast propre;
2. Procéder aux opérations normales de déchargement;
3. Dès que les tirants d'eau le permettent, compléter le ballastage au niveau requis pour le départ;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. Achever le déchargement.

VI. *Après le départ du port de déchargement*

1. Rincer la pompe et les tuyaux desservant les citernes à ballast propre et évacuer dans la citerne de décantation;
2. Remplir les citernes à ballast propre si nécessaire;
3. Traiter le contenu de la citerne de décantation conformément aux méthodes de chargement sur résidus.

RÉSOLUTION 15. SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION
ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

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

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

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

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

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

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

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

INDEX DES SECTIONS

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
1. Objet	398	6.5. Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest	405
2. Champ d'application	398	6.6. Utilisation et contrôle du gaz inerte	405
3. Dispositions générales	399	6.7. Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique ..	405
3.1. Définitions	399	6.8. Emanations de gaz	405
3.2. Visite initiale	399	7. Manuel sur l'équipement et l'exploit- ation	405
4. Critères de conception	399	Appendice I. Liste des modifications à apporter aux Spécifications lorsqu'elles sont appli- quées aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes	407
4.1. Tuyautages	399	Appendice II. Formation des personnes devant assumer la respon- sabilité générale des opéra- tions de lavage au pétrole brut	408
4.2. Appareils de lavage des citernes .	400		
4.3. Pompes	402		
4.4. Circuit d'assèchement	402		
4.5. Conduites de ballast	403		
5. Qualification du personnel	403		
6. Exploitation	404		
6.1. Citernes devant être lavées au pétrole brut	404		
6.2. Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison .	404		
6.3. Chargement des citernes en ballast de départ	404		
6.4. Lavage au pétrole brut en mer ...	404		

1. *Objet*

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

2. *Champ d'application*

2.1. Les présentes Spécifications s'appliquent :

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

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

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

3. Dispositions générales

3.1. Définitions. Aux fins des présentes Spécifications :

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

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

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

4. Critères de conception

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

4.1.2. Le système de lavage au pétrole brut doit être constitué par des tuyautages permanents et être indépendant des collecteurs principaux d'incendie ou de tout système qui n'est pas destiné au lavage des citernes; toutefois, des parties du système de cargaison du navire peuvent être incorporées au système de lavage au pétrole brut à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions appliquées aux tuyautages de pétrole brut. Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, la conception des transporteurs mixtes devrait permettre d'enlever si nécessaire l'équipement lors du transport de cargaisons non liquides, puis de le remettre en place comme il l'était auparavant et d'en vérifier l'étanchéité aux hydrocarbures.

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

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

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

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

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

4.1.8. Le système de tuyautages doit avoir un diamètre tel que le plus grand nombre d'appareils de lavage des citernes requis, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équi-

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

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

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

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

4.2.2. Les caractéristiques de fonctionnement d'un appareil de lavage des citernes sont fonction du diamètre des ajutages, de la pression de service, du mouvement programmé et du réglage de vitesse. Chaque appareil de nettoyage des citernes installé doit avoir des caractéristiques telles que les parties de la citerne à cargaison desservies par cet appareil soient nettoyées de manière efficace dans les délais spécifiés dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.3. Les pompes doivent avoir une capacité telle qu'il puisse être satisfait aux prescriptions du paragraphe 4.3.2 même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas. Le circuit de pompage et de tuyautages doit être tel que le lavage au pétrole brut puisse se faire efficacement même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. *Qualification du personnel*

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

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

- i) Avoir passé au moins un an à bord de pétroliers et s'être occupée notamment du déchargement des cargaisons et des opérations connexes de lavage au pétrole brut; si elle ne s'est pas occupée d'opérations de lavage au pétrole brut, elle doit avoir suivi un programme de formation en la matière qui soit conforme aux dispositions de l'appendice II aux présentes Spécifications et jugé satisfaisant par l'Autorité;

- ii) Avoir participé au moins deux fois à des opérations de lavage au pétrole brut, dont l'une sur le navire particulier à bord duquel elle doit assurer la direction du déchargement des cargaisons; une telle expérience peut aussi être acceptée si elle a été acquise à bord d'un navire semblable en tous points à cet égard; et
- iii) Etre pleinement familiarisée avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation.

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

6. *Exploitation*

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

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

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

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

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

6.4. *Lavage au pétrole brut en mer.* Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire ne quitte son dernier port de déchargement. Toute citerne qui est lavée au pétrole brut lorsque le navire se trouve en mer entre différents ports de déchargement doit être laissée vide et doit pouvoir être inspectée au port de déchargement suivant avant que le navire ne commence son voyage suivant sur ballast. Cette inspection peut se faire par plusieurs prises de sonde du fond de la citerne

lorsque celle-ci est vide. Le chargement des citernes en ballast de départ doit se faire avant que le navire ne quitte le port afin que la surface de l'eau de ballast puisse être examinée. Dans le dernier cas, il convient de se reporter aux directives pertinentes énoncées à l'alinéa ii du paragraphe 4.2.10.

6.5. *Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest.* Le rejet du ballast de départ et de tout autre effluent pendant le voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions énoncées à la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.

6.6. *Utilisation et contrôle du gaz inerte.* A bord des navires visés par les présentes Spécifications, aucune citerne ne doit être lavée au pétrole brut si le système à gaz inerte prescrit aux termes du paragraphe 3 de la règle 13B de l'annexe I du Protocole MARPOL ne fonctionne pas convenablement. Avant le lavage au pétrole brut de chaque citerne, la teneur en oxygène doit être déterminée en un point situé à un mètre sous le pont et à mi-hauteur de l'espace vide, la teneur en oxygène à ces deux points ne devant pas dépasser 8 p. 100 en volume. Lorsque les citernes comportent des cloisons ajourées complètes ou partielles, ces prélèvements devraient être effectués aux mêmes hauteurs pour chaque section de la citerne. La teneur en oxygène du gaz inerte injecté au cours des opérations de lavage doit être contrôlée en permanence. Si, au cours des opérations de lavage au pétrole brut :

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

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

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

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

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

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

7. Manuel sur l'équipement et l'exploitation

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

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

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

7.3. Une description du système et une énumération des méthodes à suivre pour vérifier que le matériel fonctionne correctement pendant les opérations de lavage au pétrole

brut. Il convient d'énumérer notamment les paramètres du système et du matériel qu'il faut contrôler, tels que la pression dans les conduites, la teneur en oxygène, le nombre de révolutions, la durée des cycles, etc. La valeur nominale de ces paramètres doit être indiquée. Les résultats des essais effectués conformément au paragraphe 4.2.10 et la valeur de tous les paramètres contrôlés au cours de ces essais doivent également être indiqués.

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

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

7.5. Les risques de fuites du système de lavage au pétrole brut et les précautions à prendre en vue d'éviter ces fuites ainsi que les mesures à prendre au cas où une fuite se produirait. Des directives doivent être formulées sur la manière dont le système de lavage

au pétrole brut doit être mis à l'essai avant chaque déchargement afin de vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

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

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

- i) La personne qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2 et qui exerce un contrôle d'ensemble sur l'opération de lavage au pétrole brut;
- ii) Les personnes qui satisfont aux prescriptions du paragraphe 5.3 et qui seront tenues d'effectuer l'opération proprement dite; et
- iii) Au moins une personne qui restera sur le pont pendant toute la durée du lavage afin de dépister des fuites ou des défauts de fonctionnement de l'équipement, de vérifier la teneur en oxygène des citernes avant le lavage, de vérifier la pression à l'intérieur des citernes, de sonder le fond des citernes le cas échéant, de relever au besoin les jauges à flotteurs et de déplacer les dispositifs d'entraînement lorsque de besoin.

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

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

7.9. Les procédures types de ballastage.

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

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

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

Appendice I. LISTE DES MODIFICATIONS À APPORTER AUX SPÉCIFICATIONS LORSQU'ELLES SONT APPLIQUÉES AUX TRANSPORTEURS DE BRUT NEUFS D'UN PORT EN LOURD ÉGAL OU SUPÉRIEUR À 20 000 TONNES

Numéro du paragraphe	Liste des modifications
4.2.5	Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
4.2.10	Les dispositions de l'alinéa iii ne sont pas applicables.
6.1	Remplacer par ce qui suit : 6.1. <i>Citernes devant être lavées au pétrole brut.</i> 6.1.1. Avant le départ sur lest : i) On doit laver au pétrole brut un quart environ des citernes à cargaison par roulement pour éviter l'accumulation de boues, conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation; toutefois, à cet effet, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois; et

Numéro
du paragraphe

Liste des modifications

ii) Si l'on estime qu'il pourra être nécessaire d'embarquer du ballast supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison au cours du voyage sur lest dans les conditions et en vertu des dispositions prévues au paragraphe 3 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL, la ou les citernes qui pourront être utilisées pour ce ballast devront être lavées au pétrole brut conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

6.1.2. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.

6.1.3. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest.

6.3 Remplacer par ce qui suit :

6.3. *Chargement de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison.* On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut d'une citerne à cargaison qui pourrait être chargée de ballast, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.

6.4 Les deux dernières phrases ne sont pas applicables.

6.5 Remplacer par ce qui suit :

6.5. *Rejet d'effluents pollués au cours d'un voyage sur lest.* Le rejet du ballast supplémentaire provenant des citernes à cargaison et de tout autre effluent pendant un voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.

6.8 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

7.4 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

Appendice II. FORMATION DES PERSONNES DEVANT ASSUMER LA RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

Introduction

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

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

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

a) Une introduction aux principes du lavage au pétrole brut qui portera sur :

- Les caractéristiques du pétrole brut en tant que liquide de nettoyage et ce qui le différencie de l'eau dans cette perspective;
- Le nettoyage de la partie supérieure;
- Le nettoyage du fond;
- Les conditions d'assiette;

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

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

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

RÉSOLUTION 16. NAVIRES-CITERNES EXISTANTS QUI EFFECTUENT DES VOYAGES PARTICULIERS

La Conférence,

Notant que la règle 13C de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contient des dispositions relatives aux navires-citernes existants qui effectuent des voyages particuliers à l'intérieur de zones déterminées,

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

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

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

- a) Extension éventuelle des voyages particuliers à d'autres limites, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C, 1, b, ii, de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Incidences de cette extension sur l'environnement;
- c) Tout contrôle supplémentaire qui pourrait être nécessaire à l'application de cette extension;

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

RÉSOLUTION 17. LOCALISATION DÉFENSIVE DES CITERNES À BALLAST
À BORD DES NAVIRES-CITERNES À BALLAST SÉPARÉ

La Conférence,

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

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

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

RÉSOLUTION 18. REMPLACEMENT ÉVENTUEL DU « PORT EN LOURD » PAR UN AUTRE PARAMÈTRE DANS LE PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES AINSI QUE DANS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET LE PROTOCOLE Y AFFÉRENT

La Conférence,

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

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

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