

Division 213

Prévention de la pollution



**Règlement annexé à l'arrêté du
23 novembre 1987 modifié**

DIVISION 213

PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Edition du 7 NOVEMBRE 1996, parue au J.O. le 20 NOVEMBRE 1996

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
05-06-03	10-07-03	EQUH0300928A	759/REG.02
17-05-05	29-05-05	EQUH0500915A	778/REG.04
19-07-05	06-09-05	EQUH0501190A	782/REG.02
19-01-06	12-02-06	EQUH0600254A	787/REG.01
27-04-06	13-06-06	EQUH0601035A	790/REG.05
11-01-07	13-03-07	EQUH0700137A	797/REG.04
06-09-07	09-11-07	DEVT0759826A	804/REG.06
11-04-08	02-05-08	DEVT0808735A	808/INT.01
24-11-08	13-12-08	DEVT0826940A	818/REG.03
29-01-09	25-02-09	DEVT0901720A	820/REG.01
03-04-09	24-05-09	DEVT0906983A	822/REG.02
20-11-09	24-12-09	DEVT0926237A	828/REG.01
07-06-10	07-08-10	DEVT1014749A	836/REG.01
09-12-10	28-12-10	DEVT1030140A	841/REG.01
18-05-11	27-05-11	DEVT1111723A	846/REG.01
07-12-12	16-12-12	TRAT1239365A	862/REG.05
23-10-13	29-10-13	TRAT13256622A	872/REG.01
19-12-13	26-12-13	TRAT1330255A	874/REG.01
14-05-14	05-06-14	DEVT1401786A	876/REG.01
17-02-15	26-02-15	DEVT1501710A	887/REG.02
20-07-15	14-08-15	DEVT1514177A	891/REG.05
23-12-15	30-12-15	DEVT1528777A	896/ REG 08 896/ REG 10 896/ REG 12
11-07-16	26-07-16	DEVT1619024A	903/REG.04
20-12-16	06-01-17	DEVT1636878A	905/REG.06 907/REG.06
27-03-17	06-04-17	DEVT1708571A	
13-06-17	30-06-17	TRAT1716027A	911/REG.02
18-12-17	28-12-17	TRAT1732749A	916/REG.01
01-10-18	30-10-18	TRET1826056A	926/REG.04

CHAPITRES (ANNEXES MARPOL)

CHAPITRE 213-0 : DISPOSITIONS GENERALES	11
CHAPITRE 213-1 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	12
CHAPITRE 213-2 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC	152
CHAPITRE 213-3 : RÈGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS	202
CHAPITRE 213-4 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES	206
CHAPITRE 213-5 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES	217
CHAPITRE 213-6 : REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES	231

SOMMAIRE

Chapitres (annexes MARPOL)	3
SOMMAIRE	3
CHAPITRE 213-0 : DISPOSITIONS GENERALES	11
Article 213-0.01 : Définition	11
Article 213-0.02 : Interprétations uniformes	11
CHAPITRE 213-1 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	12
PARTIE 1 - GENERALITES	12
Préambule	12
Article 213-1.01 : Définitions	12
Article 213-1.02 : Champ d'application	19
Article 213-1.03 : Exemptions et dispenses	20
Article 213-1.04 : Exceptions	21
Article 213-1.05 : Equivalences	21
PARTIE 2 - VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS	22
Article 213-1.06 : Visites	22
Article 213-1.07 : Délivrance du certificat ou apposition d'un visa	23
Article 213-1.08 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement	24
Article 213-1.09 : Modèle du certificat	24
Article 213-1.10 : Durée et validité du certificat	24
Article 213-1.11 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port ⁽¹⁾	25
PARTIE 3 - PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX COMPARTIMENTS MACHINES DE TOUS LES NAVIRES	26
PARTIE A - CONSTRUCTION	26
Article 213-1.12 : Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)	26
Article 213-1.12A : Protection des soutes à combustible	27
Article 213-1.13 : Raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation	36
PARTIE B - MATÉRIEL	37
Article 213-1.14 : Matériel de filtrage des hydrocarbures	37
PARTIE C - CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES RESULTANT DE L'EXPLOITATION	38
Article 213-1.15 : Contrôle des rejets d'hydrocarbures ^(*) ^(**)	38
Article 213-1.16 : Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant	39
Article 213-1.17 : Registre des hydrocarbures, parties I et III - Opérations concernant la tranche des machines	40
PARTIE 4 - PRESCRIPTIONS APPLICABLES A LA TRANCHE DE LA CARGAISON DES PÉTROLIERS	41
PARTIE A CONSTRUCTION	41
Article 213-1.18 : Citernes à ballast séparé	41
Article 213-1.19 : Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date	45

Article 213-1.20 : Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996	49
Article 213-1.21 : Prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers transportant des hydrocarbures lourds en tant que cargaison	52
Article 213-1.22 : Protection du fond des chambres des pompes	53
Article 213-1.23 : Aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures	54
Article 213-1.24 : Hypothèses relatives aux avaries	62
Article 213-1.25 : Fuites hypothétiques d'hydrocarbures	63
Article 213-1.26 : Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions	64
Article 213-1.27 : Stabilité à l'état intact	66
Article 213-1.28 : Compartimentage et stabilité après avarie	67
Article 213-1.29 : Citernes de décantation	71
Article 213-1.30 : Installations de pompage, de tuyautages et de rejet	71
PARTIE B - MATÉRIEL	74
Article 213-1.31 : Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures	74
Article 213-1.32 : Détecteur d'interface hydrocarbures/eau ⁽³⁾	75
Article 213-1.33 : Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut	75
PARTIE C - CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES RÉSULTANT DE L'EXPLOITATION	76
Article 213-1.34 : Contrôle des rejets d'hydrocarbures	76
Article 213-1.35 : Opérations de lavage au pétrole brut	77
Article 213-1.36 : Registre des hydrocarbures, partie II - Opérations concernant la cargaison et le ballast	78
PARTIE 5 - PREVENTION DE LA POLLUTION RESULTANT D'UN EVENEMENT DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	79
Article 213-1.37 : Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures	79
PARTIE 6 - INSTALLATIONS DE RÉCEPTION	80
Article 213-1.38 : Installations de réception	80
PARTIE 7 - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES APPLICABLES AUX PLATES-FORMES FIXES OU FLOTTANTES	80
Article 213-1.39 : Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes	80
PARTIE 8 - PREVENTION DE LA POLLUTION AU COURS DES OPERATIONS DE TRANSFERT DE CARGAISON D'HYDROCARBURES ENTRE PETROLIERS EN MER	80
Article 213-1.40 : Champ d'application	80
Article 213-1.41 : Règles générales relatives à la sécurité et à la protection du milieu marin	81
Article 213-1.42 : Notification	81
PARTIE 9 - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES À L'UTILISATION OU AUTRANSPORT D'HYDROCARBURES DANS LA ZONE DE L'ANTARCTIQUE	82
Article 213-1.43 : Prescriptions spéciales relatives à l'utilisation ou au transport d'hydrocarbures dans la zone de l'Antarctique	82
PARTIE 10 : Vérification du respect des dispositions de la présente Convention	82
Article 213-1.44 : Application	82
Article 213-1.45 : Vérification de la conformité	82
PARTIE 11 – Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires	83
Règle 46 – Définitions	83
Règle 47 – Application et prescriptions	83
APPENDICE 213-1.I : LISTE D'HYDROCARBURES ⁽¹⁾	84
APPENDICE 213-1.II : MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES	84
PARTIE I – Opérations concernant la tranche des machines (Tous les navires)	84
PARTIE II – Opérations concernant la cargaison et le ballast (Pétroliers)	90
PARTIE III – Opérations concernant la tranche des machines, la cargaison et le ballast	99
ANNEXE 213-1.A.1 : LAVAGE DES CITERNES AU PETROLE BRUT (en application de l'article 213-1.33)	103
METHODE D'APPRECIATION DES RESULTATS DU LAVAGE AU PETROLE BRUT	104
ANNEXE 213-1.A.2 : DIRECTIVES POUR L'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS DE L'ANNEXE I REVISEE DE MARPOL AUX INSTALLATIONS FLOTTANTES DE PRODUCTION, DE STOCKAGE ET DE DECHARGEMENT (FPSO) ET AUX UNITES FLOTTANTES DE STOCKAGE (FSU) (en application de l'article 213-1.39)	106
APPENDICE 213-1-IV : DISPOSITIONS DE L'ANNEXE I DE MARPOL QU'IL EST RECOMMANDE D'APPLIQUER AUX FPSO ET AUX FSU	108
ANNEXE 213-1.A.3 : INTERPRETATIONS UNIFORMES DE L'ANNEXE I REVISEE DE MARPOL	119

Interprétation uniforme 1 – Définitions	119
Règles 1.1 et 1.5	119
Interprétation uniforme 2 - Transformation importante	119
Règle 1.9	119
Interprétation uniforme 3 - Définition de l'expression "ballast séparé"	120
Règle 1.18	120
Interprétation uniforme 4 - Retards imprévus dans la livraison des navires	120
Règle 1.28	120
Interprétation uniforme 5 – Expression « dont la construction se trouve à un stade équivalent »	121
Règles 1.28 et 1.30	121
Interprétation uniforme 6 - Définition d'une génération de navires	121
Règles 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8	121
Interprétation uniforme 7 - Substances visées par l'Annexe I qui, en raison de leurs propriétés physiques, sont difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace	121
Règle 2.4	121
Interprétation uniforme 8 - Conditions relatives aux dérogations	122
Règles 3.4, 3.5, 14.5.3	122
Interprétation uniforme 9 – Voyages ne durant pas plus de 72 h	122
Règles 3.4 et 3.5.2.2.2	122
Interprétation uniforme 10 – Définition de "tous les mélanges d'hydrocarbures"	122
Règles 3.4 et 3.5.2.2.3	122
Interprétation uniforme 11 – Equivalences	123
Règle 5	123
Interprétation uniforme 12 - Visites et inspections	123
Règles 6.1.3 et 6.1.4	123
Interprétation uniforme 13 - Désignation du type de pétrolier	123
Règles 7 et 19	123
Interprétation uniforme 14 - Nouveau modèle de Certificat IOPP ou de son supplément	124
Règle 9	124
Interprétation uniforme 15 - Rétablissement de la validité d'un Certificat IOPP	124
Règle 10	124
Interprétation uniforme 16 - Capacité des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)	125
Règle 12.1	125
Interprétation uniforme 17 - Raccordement des citernes à boues avec la mer	126
Règle 12.2	126
Interprétation uniforme 18 - Nettoyage des citernes à boues et rejet des résidus	126
Règle 12.3	126
Interprétation uniforme 19 – Interprétation uniforme de la règle 12A	127
Application de la règle 12A aux unités stabilisées par colonnes (Recueil MODU)	127
Interprétation uniforme 20 – Vannes des soutes à combustible	127
Règle 12A	127
Interprétation uniforme 21 – Paragraphes 6 à 8 et 11.8 de la règle 12A	127
Règle 12A	127
Interprétation uniforme 22 - Dispositif d'arrêt automatique prescrit à la règle 15.3.2	128
Règles 14 et 15	128
Interprétation uniforme 23 - Contrôle des rejets d'eau de ballast provenant des soutes à combustible liquide	129
Règle 14.1	129
Interprétation uniforme 24 - Matériel de filtrage des hydrocarbures	129
Règles 14.1 et 14.2	129
Interprétation uniforme 25 - Dérogations pour les voyages limités	129
Règle 14.5.3.4	129
Interprétation uniforme 26 - Réglementation des rejets d'hydrocarbures	129
Règle 15	129
Interprétation uniforme 27 - Combustible liquide	130
Règle 16.2	130
Interprétation uniforme 28 - Application des dispositions de la règle 16.4	130
Règle 16.4	130
Interprétation uniforme 29 - Pétroliers utilisés pour le stockage du ballast pollué	130
Règles 18, 19, 20, 33 et 35	130
Interprétation uniforme 30 - Prescriptions relatives aux SBT, aux CBT, aux systèmes de COW et à la PL	130

Règle 18.3.2	130
Interprétation uniforme 31 - Dispositions relatives au ballast séparé applicables aux pétroliers d'une longueur inférieure à 150 m	131
Règle 18.5	131
Interprétation uniforme 32 - Pétroliers tels que définis à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes, équipés de CBT et d'un système de COW	131
Règles 18.7 et 18.8	131
Interprétation uniforme 33 - Capacité des CBT	131
Règle 18.8	131
Interprétation uniforme 34 - Détecteur d'hydrocarbures pour les pétroliers équipés de CBT	131
Règle 18.8.3	131
Interprétation uniforme 35 - Localisation défensive des SBT	132
Règles 18.12 à 18.15	132
Interprétation uniforme 36 – Pétroliers dotés de citernes indépendantes	132
Règle 19	132
Interprétation uniforme 37 – Largeur des citernes latérales et hauteur des citernes à double fond dans la zone de l'arrondi du bouchain	132
Règle 19.3.3	132
Interprétation uniforme 38 - Capacité globale des citernes à ballast	132
Règle 19.3.4	132
Interprétation uniforme 39 - Définition des citernes latérales de double muraille	133
Règle 19.6.2	133
Interprétation uniforme 40 – Définition du pétrolier de la catégorie 2	133
Règle 20.3.2	133
Interprétation uniforme 41 - Transformation importante compte tenue de la règle 20.4	134
Règle 20.4	134
Interprétation uniforme 42 - Citernes latérales et espaces de double fond utilisés pour l'eau de ballast à bord des pétroliers tels que définis à la règle 1.28.5	134
Règle 20.6	134
Interprétation uniforme 43 - Prescriptions relatives au système d'évaluation de l'état du navire (CAS)	134
Règle 21.6.1	134
Interprétation uniforme 44 – Protection du fond des chambres des pompes	134
Règle 22.5	134
Interprétation uniforme 45 – Paragraphe 7.3.2 de la règle 23	135
Règle 23	135
Interprétation uniforme 46 - Limitation des dimensions des citernes et stabilité après avarie	135
Règle 24.1.2	135
Interprétation uniforme 47 - Fuites hypothétiques d'hydrocarbures pour les transporteurs mixtes	135
Règle 25	135
Interprétation uniforme 48 - Calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures	135
Règle 25.1.2	135
Interprétation uniforme 49 – Vannes ou autres dispositifs de fermeture	135
Règle 25.3.3	135
Interprétation uniforme 50 - Stabilité à l'état intact	135
Règle 27	135
Interprétation uniforme 51 - Tirant d'eau en service	136
Règle 28.1	136
Interprétation uniforme 52 - Puisards	136
Règle 28.2	136
Interprétation uniforme 53 - Citernes à parois lisses	137
Règle 29.2.3.3	137
Interprétation uniforme 54 - Installations de pompage et de tuyautages	137
Règle 30.2	137
Interprétation uniforme 55 - Conduite de faible diamètre	137
Règle 30.4.2	137
Interprétation uniforme 56 - Spécifications du dispositif de dérivation partielle	138
Règle 30.6.5.2	138
Interprétation uniforme 57 - Exemples de moyens de fermeture directs	138
Règle 30.7	138
Interprétation uniforme 58 - Quantité totale d'hydrocarbures rejetée	138

Règle 34.1.5	138
Interprétation uniforme 59 - Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures	138
Règle 37.1	138
Règle 38) de la Convention	139
Interprétation uniforme 61 - Dispositions applicables aux plates-formes fixes ou flottantes	139
Règle 39 et Article 2 3) b) ii) de la Convention	139
Appendices aux interprétations uniformes de l'Annexe I	139
Appendice 1 : Renseignements destinés à guider les Autorités en ce qui concerne les tirants d'eau recommandés pour les navires-citernes à ballast séparé d'une longueur inférieure à 150 m	139
Appendice 2 : Recommandation intérimaire pour une interprétation uniforme des paragraphes 12 à 15 de la règle 18	
"Localisation défensive des espaces à ballast séparé"	140
Appendice 3 : Raccord de la conduite de faible diamètre à la soupape du collecteur	147
Appendice 4	147
Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord	147
Appendice 5 : Rejet des plates-formes au large	150
CHAPITRE 213-2 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC	152
PARTIE 1 - GENERALITES	152
Préambule	152
Article 213-2.01 : Définitions	152
Article 213-2.02 : Champ d'application	154
Article 213-2.03 : Exceptions	154
Article 213-2.04 : Exemptions	155
Article 213-2.05 : Equivalences	156
PARTIE 2 - CLASSEMENT EN CATEGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES	157
Article 213-2.06 : Classement en catégories et liste des substances liquides nocives et autres substances	157
PARTIE 3 – VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS	158
Article 213-2.07 : Visites des navires-citernes pour produits chimiques et délivrance des certificats	158
Article 213-2.08 : Visites	158
Article 213-2.09 : Délivrance du certificat ou apposition d'un visa	159
Article 213-2.10 : Durée et validité du certificat	160
PARTIE 4 - CONCEPTION, CONSTRUCTION, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENT	161
Article 213-2.11 : Conception, construction, équipement et exploitation	161
Article 213-2.12 : Installations de pompage, de tuyautages et de déchargement, et citernes à résidus	162
PARTIE 5 - REJETS EN EXPLOITATION DE RESIDUS DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES	163
Article 213-2.13 : Contrôle des rejets de résidus de substances liquides nocives	163
Article 213-2.14 : Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet	166
Article 213-2.15 : Registre de la cargaison	166
PARTIE 6 - MESURES DE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT	167
Article 213-2.16 : Mesures de contrôle	167
PARTIE 7 - PREVENTION DE LA POLLUTION DUE A UN EVENEMENT METTANT EN CAUSE DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES	168
Article 213-2.17 : Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives	168
PARTIE 8 - INSTALLATIONS DE RECEPTION	168
Article 213-2.18 : Installations de réception et terminaux de déchargement des cargaisons	169
PARTIE 9 – Vérification du respect des dispositions de la présente Convention	169
Article 213-2.19 Application	169
Article 213-2.20 : Vérification de la conformité	169
PARTIE 10 : Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires	169
Règle 21 – Définitions	169
Règle 22 – Application et prescriptions	170
APPENDICE 1 : DIRECTIVES POUR LE CLASSEMENT EN CATEGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES	171
APPENDICE 2 : MODELE DE REGISTRE DE LA CARGAISON POUR LES NAVIRES TRANSPORTANT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC	173
APPENDICE 4 : MODELE NORMALISE DE MANUEL SUR LES METHODES ET DISPOSITIFS DE REJET	179
ADDITIF A : DIAGRAMME - NETTOYAGE DES CITERNES A CARGAISON ET EVACUATION DES EAUX DE	

LAVAGE/DU BALLAST CONTENANT DES RESIDUS DE SUBSTANCES DES CATEGORIES X, Y ET Z	187
ADDITIF B : METHODES DE PRELAVAGE	189
ADDITIF C : METHODES DE VENTILATION	189
ADDITIF D : RENSEIGNEMENTS ET CONSIGNES D'EXPLOITATION SUPPLEMENTAIRES EXIGES OU ACCEPTES PAR L'AUTORITE	189
APPENDICE 5 : CALCUL DES QUANTITES DE RESIDUS RESTANT DANS LES CITERNES, LES POMPES ET LES TUYAUTAGES A CARGAISON	190
APPENDICE 6 : METHODES DE PRELAVAGE	193
APPENDICE 7 : METHODES DE VENTILATION	197
ANNEXE 213-2-A.1 : Exemple de document d'expédition facultatif pour les besoins de MARPOL Annexe II et du Recueil IBC	198
CHAPITRE 213-3 : RÈGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS	202
Préambule	202
PARTIE 1 – Généralités	202
Article 213-3.01 Définitions	202
Article 213-3.02 : Champ d'application	202
Article 213-3.03 : Emballage	202
Article 213-3.04 : Marquage et étiquetage	203
Article 213-3.05 (**): Documents	203
Article 213-3.06 : Arrimage	203
Article 213-3.07 : Limites quantitatives	203
Article 213-3.08 : Exceptions	203
Article 213-3.09 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port (*)	203
Article 213-3.10 : Application	204
Article 213-3.11 : Vérification de la conformité	204
APPENDICE 213-3.I : Critères pour l'identification des substances nuisibles en colis	205
CHAPITRE 213-4 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES	206
PARTIE 1 : GENERALITES	206
Article 213-4.01 : Définitions	206
Article 213-4.02 : Champ d'application	207
Article 213-4.03 : Exceptions	208
PARTIE 2 : VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS	208
Article 213-4.04 : Visites	208
Article 213-4.05 : Délivrance des certificats ou apposition d'un visa	209
Article 213-4.06 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement	210
Article 213-4.07 : Forme des certificat	210
Article 213-4.08 : Durée et validité du certificat	210
PARTIE 3 : EQUIPEMENT ET CONTROLE DES REJETS	211
Article 213-4.09 : Systèmes de traitement des eaux usées	211
Article 213-4.10 : Raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet	212
Article 213-4.11 : Rejet des eaux usées	212
PARTIE 4 : INSTALLATIONS DE RECEPTION	214
Article 213-4.12 : Installations de réception	214
Article 213-4.12 bis : Installations de réception destinées aux navires à passagers dans les zones spéciales	214
PARTIE 5 : CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT	214
Article 213-4.13 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port	214
PARTIE 6 – Vérification du respect des dispositions de la présente Annexe	215
Article 213-4.15 : Application	215
Article 213-4.16 : Vérification de la conformité	215
PARTIE 7 : Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires	215
Règle 17 – Définitions	215
Règle 18 – Application et prescriptions	216
CHAPITRE 213-5 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES	217
PARTIE 1 – Généralités	217
Article 213-5.01 : Définitions	217
Article 213-5.02 : Champ d'application	219
Article 213-5.03 : Interdiction générale de rejeter des ordures dans la mer	219

Article 213-5.04 : Évacuation des ordures hors des zones spéciales	219
Article 213-5.05 : Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes	220
Article 213-5.06 : Évacuation des ordures dans les zones spéciales	220
Article 213-5.07 : Exceptions	221
Article 213-5.08 : Installations de réception	222
Article 213-5.09 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port	222
Article 213-5.10 : Affiches, plans de gestion des ordures et tenue du registre des ordures	222
PARTIE 2 – Vérification du respect des dispositions de la présente Annexe	223
Article 213-5.11 : Application	223
Article 213-5.12 : Vérification de la conformité	224
PARTIE 3 : Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires	224
Règle 13 – Définitions	224
Règle 14 – Application et prescriptions	225
ANNEXE I : Critères pour la classification des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin	226
ANNEXE II : MODÈLE DE REGISTRE DES ORDURES	227
FICHE DES REJETS D'ORDURES	229
CHAPITRE 213-6 : REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES	231
PARTIE I : GENERALITES	231
Article 213-6.01 : Application	231
Article 213-6.02 : Définitions	231
Article 213-6.02 bis : Définition en application de la directive 1999/32/CE modifiée ;	234
Article 213-6.03 : Exceptions et exemptions	235
Généralités	235
Essais aux fins de la recherche sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires	235
Émissions provenant des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers	236
Article 213-6.03 bis : Exceptions générales en application de la directive 1999/32/CE modifiée	236
Article 213-6.04 : Equivalences	237
PARTIE II : VISITES, DELIVRANCE DES CERTIFICATS ET MESURES DE CONTROLE	238
Article 213-6.05 : Visites	238
Article 213-6.06 : Délivrance des certificats et déclarations de conformité relative à la notification de la consommation de fuel-oil ou apposition d'un visa	240
Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère	240
Article 213-6.07 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement	240
Article 213-6.08 : Présentation du Certificat et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil	241
Article 213-6.09 : Durée et validité du certificat et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil	241
Article 213-6.10 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port	243
Article 213-6.11 : Recherche des infractions et mise en oeuvre des dispositions	243
PARTIE III : PRESCRIPTIONS RELATIVES AU CONTROLE DES EMISSIONS PROVENANT DES NAVIRES	244
Article 213-6.12 : Substances qui appauvrissent la couche d'ozone	244
Article 213-6.13 : Oxydes d'azote (NOx)	245
Article 213-6.14 : Oxydes de soufre (SOx)et particules	249
Article 213-6.14 bis : Oxydes de soufre (SOx)en application de la directive 1999/32/CE modifiée	250
Article 213-6.14 ter : Essais et utilisation de nouvelles méthodes de réduction des émissions	251
Article 213-6.15 : Composés organiques volatils	251
Article 213-6.16 : Incinération à bord	252
Article 213-6.17 : Installations de réception	253
Article 213-6.18 : Disponibilité et qualité du fuel-oil	253
Article 213-6.18 bis : Qualité et disponibilité des combustibles marins en application de la directive 1999/32/CE modifiée	255
PARTIE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES	256
Article 213-6.19 : Application	256
Article 213-6.20 : Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)	257
Article 213-06.21:EEDI requis	257

Article 213-06.22 : Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)	260
Article 213-06.22A : Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire	260
Article 213-06-23 : Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires	261
PARTIE V – Vérification du respect des dispositions de la présente Annexe	261
Article 213-06-24 : Application	261
Article 213-06-25 : Vérification de la conformité	261
ANNEXE 213-6.A.1 : MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE (Certificat IAPP)	263
ANNEXE 213-6.A.2 : CYCLES D'ESSAI ET COEFFICIENTS DE PONDERATION (article 213-6.13)	264
ANNEXE 213-6.A.3	265
ANNEXE 213-6.A.4 : APPROBATION PAR TYPE ET LIMITES D'EXPLOITATION DES INCINERATEURS DE BORD (article 213-6.16)	266
ANNEXE 213-6.A.5 : RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS LA NOTE DE LIVRAISON DE SOUTES (article 213-6.18.5)	267
ANNEXE 213-6.A.6 : PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU COMBUSTIBLE APPLICABLE AUX ÉCHANTILLONS DE FUEL-OIL PRESCRITS PAR L'ANNEXE VI DE MARPOL (Article 213-6.18.8.2)	268
ANNEXE 213-6.A.7 : Zones de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord (Articles 213-6.13.6 et règle 213-6.14.3)	270
Annexe 213-6.A.8 : MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL RELATIF AU RENDEMENT ENERGETIQUE (Certificat IEE)	274
ANNEXE 213-6.A9 : Renseignements à transmettre à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires	275
ANNEXE 213-6.A10 : Modèle de déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil	276
ANNEXE 213-6.A11 : VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS	278
ANNEXE 213-6.A12 : CRITERES D'UTILISATION DES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS	279
Table des références	280

CHAPITRE 213-0 : DISPOSITIONS GENERALES**Article 213-0.01 : Définition**

Par « convention MARPOL 73/78 » on entend la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, et à jour de ses amendements applicables.

Article 213-0.02 : Interprétations uniformes

L'Organisation maritime internationale a adopté des interprétations uniformes de certaines règles de la convention MARPOL 73/78. Sauf décision contraire de l'autorité compétente, il est fait application de ces interprétations.

Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut accepter toutes autres interprétations d'un État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord instituant l'Espace Economique Européen sous réserve qu'elles assurent un niveau de prévention de la pollution par les navires équivalent.

CHAPITRE 213-1 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

PARTIE 1 - GENERALITES

Préambule

Aux fins du présent chapitre, les expressions « convention MARPOL 73/78 » et « la présente Convention » désignent la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, et à jour de ses amendements applicables.

Article 213-1.01 : Définitions

(Arrêtés des 06/09/07 et 11/04/08)

Aux fins du présent chapitre :

1 « **Hydrocarbures** » désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions du chapitre 213-2 de la présente division) et comprend, sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I du présent chapitre.

Voir [interprétation uniforme 1](#)

2 « **Pétrole brut** » désigne tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend :

- .1 le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites ; et
- .2 le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

3 « **Mélange d'hydrocarbures** » désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

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

5 « **Pétrolier** » désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes, tout "navire-citerne NLS" tel que défini au chapitre 213-2 de la présente division et tout transporteur de gaz tel que défini à la règle 3.20 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS de 1974 (telle que modifiée) lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle d'hydrocarbures en vrac.

Voir [interprétation uniforme 1](#)

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

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

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

9 « **Transformation importante** » :

- .1 désigne une transformation d'un navire :
 - .1 qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire ; ou
 - .2 qui change le type du navire ; ou
 - .3 qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie ; ou

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

Voir [interprétation uniforme 2](#)

.2 Nonobstant les dispositions de la présente définition :

- .1 la transformation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 t livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, pour satisfaire aux prescriptions de l'article 213-1.18 du présent chapitre ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins du présent chapitre ; et
- .2 la transformation d'un pétrolier livré avant le 6 juillet 1996, tel que défini à l'article 213-1.01.28.5, pour satisfaire aux prescriptions des règles 19 ou 20 du présent chapitre ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins du présent chapitre.

10 « **A partir de la terre la plus proche** » signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins de la présente Convention, l'expression "à partir de la terre la plus proche" de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants :

latitude 10°00'S, et longitude 142°00'E
 latitude 9°10'S, et longitude 143°52'E
 latitude 9°00'S, et longitude 144°30'E
 latitude 10°41'S, et longitude 145°00'E
 latitude 13°00'S, et longitude 145°00'E
 latitude 15°00'S, et longitude 146°00'E
 latitude 17°30'S, et longitude 147°00'E
 latitude 21°00'S, et longitude 152°55'E
 latitude 24°30'S, et longitude 154°00'E
 et enfin, le point de latitude 24°42'S et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.

11 « **Zone spéciale** » désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures.

Aux fins du présent chapitre, les zones spéciales sont définies comme suit :

- .1 par « *zone de la mer Méditerranée* », on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41°N, et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 005°36'W ;
- .2 par « *zone de la mer Baltique* », on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44,8'N) ;
- .3 par « *zone de la mer Noire* », on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41°N ;
- .4 par « *zone de la mer Rouge* », on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28,5'N, 043°19,6'E) et Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E) ;
- .5 par « *zone des Golfes* », on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30'N, 059°48'E) et Ras al Fasteh (25°04'N, 061°25'E) ;
- .6 par « *zone du golfe d'Aden* », on entend la partie du golfe d'Aden située entre la mer Rouge et la mer d'Oman, limitée à l'ouest par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28,5'N, 043°19,6'E) et Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E), et à l'est par la loxodromie reliant Ras Asir (11°50'N, 051°16,9'E) et Ras Fartak (15°35'N, 052°13,8'E) ;
- .7 par « *zone de l'Antarctique* », on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60°S ;

.8 les « *eaux de l'Europe du Nord-Ouest* » comprennent la mer du Nord et ses accès, la mer d'Irlande et ses accès, la mer Celtique, la Manche et ses accès et la partie de l'Atlantique du Nord-Est située immédiatement à l'ouest de l'Irlande. Cette zone est délimitée par les lignes reliant les points géographiques suivants :

48°27'N sur la côte française
 48°27'N ; 006°25'W
 49°52'N ; 007°44'W
 50°30'N ; 012°W
 56°30'N ; 012°W
 62°N ; 003°W
 62°N sur la côte norvégienne
 57°44,8'N sur les côtes danoise et suédoise ;

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

22°30,00'N ; 059°48,00'E
 23°47,27'N ; 060°35,73'E
 22°40,62'N ; 062°25,29'E
 21°47,40'N ; 063°22,22'E
 20°30,37'N ; 062°52,41'E
 19°45,90'N ; 062°25,97'E
 18°49,92'N ; 062°02,94'E
 17°44,36'N ; 061°05,53'E
 16°43,71'N ; 060°25,62'E
 16°03,90'N ; 059°32,24'E
 15°15,20'N ; 058°58,52'E
 14°36,93'N ; 058°10,23'E
 14°18,93'N ; 057°27,03'E
 14°11,53'N ; 056°53,75'E
 13°53,80'N ; 056°19,24'E
 13°45,86'N ; 055°54,53'E
 14°27,38'N ; 054°51,42'E
 14°40,10'N ; 054°27,35'E
 14°46,21'N ; 054°08,56'E
 15°20,74'N ; 053°38,33'E
 15°48,69'N ; 053°32,07'E
 16°23,02'N ; 053°14,82'E
 16°39,06'N ; 053°06,52'E ;

.10 par « *eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud* », on entend la zone maritime délimitée par une ligne reliant les points géographiques ci-après :

31°14' S ; 017°50' E
 31°30' S ; 017°12' E
 32°00' S ; 017°06' E
 32°32' S ; 016°52' E
 34°06' S ; 017°24' E
 36°58' S ; 020°54' E
 36°00' S ; 022°30' E
 35°14' S ; 022°54' E
 34°30' S ; 026°00' E
 33°48' S ; 027°25' E
 33°27' S ; 027°12' E.

12 « **Taux instantané de rejet des hydrocarbures** » désigne le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en nœuds au même instant.

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

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

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

16 « **Citerne de décantation** » désigne une citerne destinée spécialement à recevoir les résidus des citernes, les eaux de nettoyage des citernes et les autres mélanges d'hydrocarbures.

17 « **Ballast propre** » désigne le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois qu'elle a transporté des hydrocarbures, a été nettoyée de manière que l'effluent de cette citerne, s'il était rejeté d'un navire stationnaire dans des eaux propres et calmes par beau temps, ne laisserait pas de traces visibles d'hydrocarbures à la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent et ne laisserait ni dépôt ni émulsion sous la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent. Lorsque le ballast rejeté passe par un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité, les indications fournies par ce dispositif, si elles montrent que la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépassait pas 15 parts par million, prouvent que le ballast était propre, nonobstant la présence de traces visibles.

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

Voir [interprétation uniforme 3](#)

19 La « **longueur (L)** » est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison, à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue. La longueur (L) est mesurée en mètres.

20 Les « **perpendiculaires avant et arrière** » sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.

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

22 La « **largeur du navire (B)** » est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique. La largeur (B) est mesurée en mètres.

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

24 « **Poids lège** » désigne le déplacement d'un navire en tonnes métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

25 « **Perméabilité** » d'un espace désigne le rapport entre le volume de cet espace que l'on suppose occupé par l'eau et son volume total.

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

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

28.1 « **Navire livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date** » désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 31 décembre 1975 ou avant cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 30 juin 1976 ou avant cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 31 décembre 1979 ou avant cette date ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :

- .1 dont le contrat est passé le 31 décembre 1975 ou avant cette date ; ou
- .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 30 juin 1976 ou avant cette date ; ou
- .3 qui est achevée le 31 décembre 1979 ou avant cette date.

28.2 « **Navire livré après le 31 décembre 1979** » désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé après le 31 décembre 1975 ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 30 juin 1976 ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue après le 31 décembre 1979 ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé après le 31 décembre 1975 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 30 juin 1976 ; ou
 - .3 qui est achevée après le 31 décembre 1979.

Voir [interprétation uniforme 6](#)

28.3 « **Pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1er juin 1979 ou avant cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er janvier 1980 ou avant cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1er juin 1982 ou avant cette date ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 1er juin 1979 ou avant cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1er janvier 1980 ou avant cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 1er juin 1982 ou avant cette date.

28.4 « **Pétrolier livré après le 1er juin 1982** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979 ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er janvier 1980 ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982 ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé après le 1er juin 1979 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980 ; ou
 - .3 qui est achevée après le 1er juin 1982.

Voir [interprétation uniforme 6](#)

28.5 « **Pétrolier livré avant le 6 juillet 1996** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé avant le 6 juillet 1993 ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 6 janvier 1994 ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue avant le 6 juillet 1996 ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé avant le 6 juillet 1993 ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé avant le 6 janvier 1994 ; ou
 - .3 qui est achevée avant le 6 juillet 1996.

28.6 « **Pétrolier livré le 6 juillet 1996 ou après cette date** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 6 janvier 1994 ou après cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 6 juillet 1996 ou après cette date ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 6 janvier 1994 ou après cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 6 juillet 1996 ou après cette date.

Voir [interprétation uniforme 6](#)

28.7 « **Pétrolier livré le 1er février 2002 ou après cette date** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1er février 1999 ou après cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er août 1999 ou après cette date ; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1er février 2002 ou après cette date ; ou
- .4 qui a subi une transformation importante :
 - .1 dont le contrat est passé le 1er février 1999 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1er août 1999 ou après cette date ; ou
 - .3 qui est achevée le 1er février 2002 ou après cette date.

Voir [interprétation uniforme 6](#)

28.8 « **Pétrolier livré le 1er janvier 2010 ou après cette date** » désigne un pétrolier :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1er janvier 2007 ou après cette date ; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2007 ou après cette date ; ou

.3 dont la livraison s'effectue le 1er janvier 2010 ou après cette date ; ou

.4 qui a subi une transformation importante :

.1 dont le contrat est passé le 1er janvier 2007 ou après cette date ; ou

.2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé le 1er juillet 2007 après cette date ; ou

.3 qui est achevée le 1er janvier 2010 ou après cette date.

Voir [interprétation uniforme 6](#)

Pour les règles 1.28.1 à 1.28.8, voir également l'[interprétation uniforme 4](#)

28.9 « **Navire livré le 1er août 2010 ou après cette date** » désigne un navire :

.1 dont le contrat de construction est passé le 1er août 2007 ou après cette date ; ou

.2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade d'avancement équivalent le 1er février 2008 ou après cette date ; ou

.3 dont la livraison s'effectue le 1er août 2010 ou après cette date ; ou

.4 qui a subi une transformation importante :

.1 dont le contrat est passé après le 1er août 2007 ; ou

.2 en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er février 2008 ; ou

.3 qui est achevée après le 1er août 2010.

Pour les règles 1.28.1 à 1.28.9, voir également l'[interprétation uniforme 5](#)

29 « **Parts par million (ppm)** » désigne les parts d'hydrocarbures par million de parts d'eau, en volume.

30 « **Navire construit** » désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

31 « **Résidus d'hydrocarbures (boues)** » désigne les déchets résiduels d'hydrocarbures produits pendant l'exploitation normale du navire tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires, de l'huile usée obtenue par séparation qui provient du matériel de filtrage des hydrocarbures, de l'huile usée recueillie dans des gattes et des huiles hydrauliques et lubrifiantes usées.

32 « **Citerne à résidus d'hydrocarbures (boues)** » désigne une citerne qui sert à stocker les résidus d'hydrocarbures (boues) à partir de laquelle les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation ou par tout autre moyen d'évacuation approuvé.

33 « **Eaux de cale polluées (par les hydrocarbures)** » désigne les eaux qui peuvent être contaminées par des hydrocarbures provenant, par exemple, de fuites ou de travaux d'entretien dans la tranche des machines. Tous les liquides pénétrant dans le système d'assèchement des cales, y compris les puisards, les tuyautages d'assèchement des cales, le plafond de ballast ou les citernes de stockage des eaux de cale, sont considérés comme des eaux de cale polluées (par les hydrocarbures).

34 « **Citerne de stockage des eaux de cale polluées** » désigne une citerne qui sert à recueillir les eaux de cale polluées avant leur rejet, leur transfert ou leur évacuation.

Voir également l'[interprétation uniforme 5](#)

35 « **Audit** » désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

36 « **Programme d'audit** » désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui

tient compte des directives élaborées par l'Organisation¹.

37 « Code d'application » désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

38 « Norme d'audit » désigne le Code d'application.

Article 213-1.02 : Champ d'application

1 Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires.

2 Lorsqu'un navire autre qu'un pétrolier est équipé d'espaces à cargaison qui sont construits et utilisés pour le transport d'hydrocarbures en vrac et dont la capacité totale est égale ou supérieure à 200 m³, les prescriptions des articles 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 et 36 du présent chapitre applicables aux pétroliers s'appliquent aussi à la construction et à l'exploitation de ces espaces ; toutefois, lorsque cette capacité totale est inférieure à 1000 m³, les prescriptions de l'article 213-1.34.6 du présent chapitre peuvent être appliquées à la place de celles des articles 213-1.29, 213-1.31 et 213-1.32.

3 Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un de ses espaces à cargaison, une cargaison soumise aux dispositions du chapitre 213-2 de la présente division, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes du chapitre 213-2.

4 Les prescriptions des règles 29, 31 et 32 du présent chapitre ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte ou d'autres produits visés par les dispositions du présent chapitre qui, en raison de leurs propriétés physiques, seraient difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace ; dans le cas de ces produits, le contrôle des rejets en vertu de l'article 213-1.34 du présent chapitre s'effectue par la conservation des résidus à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de lavage contaminées dans des installations de réception.

Voir [interprétation uniforme 7](#)

5 Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 du présent article, les règles 18.6 à 18.8 du présent chapitre ne s'appliquent pas à un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, qui effectue uniquement des voyages particuliers entre :

.1 des ports ou terminaux situés dans un État Partie à la présente Convention, ou

.2 des ports ou terminaux d'États Parties à la présente Convention lorsque :

.1 le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale ; ou

.2 le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'Organisation.

6 Les dispositions du paragraphe 5 du présent article s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de tels voyages sont équipés d'installations capables de recevoir et traiter toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies :

.1 sous réserve des exceptions prévues à l'article 213-1.04 du présent chapitre, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus de lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la rubrique appropriée de la partie II du registre des hydrocarbures, auquel il est fait référence à l'article 213-1.36 du présent chapitre, est visée par l'autorité de l'État du port compétente ;

.2 l'Autorité et les gouvernements des États du port visés aux paragraphes 5.1 ou 5.2 du présent article sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, pour un voyage particulier ;

.3 la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes du présent chapitre dans les ports ou terminaux susvisés, aux fins du présent article, est approuvée par les gouvernements des États Parties à la présente Convention sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés ; et

¹ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

.4 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement de tels voyages particuliers.

Article 213-1.03 : Exemptions et dispenses

1 Tout navire tel qu'un hydroptère, un aéroglisseur, un engin à effet de surface, un engin submersible, etc., dont les caractéristiques de construction sont telles qu'il ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique de lui appliquer l'une quelconque des dispositions des parties 3 et 4 du présent chapitre ou de la section 1.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire relatives à la construction et à l'équipement, peut être exempté de l'application de ces dispositions par l'Autorité, à condition que la construction et l'équipement de ce navire offrent une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures eu égard au service auquel il est destiné.

2 Les détails d'une telle exemption accordée par l'Autorité doivent figurer sur le Certificat mentionné à l'article 213-1.07 du présent chapitre.

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

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

Voir interprétations uniformes 8, 9 et 10

5 L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des règles 31 et 32 du présent chapitre les pétroliers autres que ceux qui sont visés au paragraphe 4 du présent article, dans les cas suivants :

.1 le pétrolier est un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 t et tel que visé à l'article 213-1.02.5 du présent chapitre, qui effectue uniquement des voyages particuliers, et les conditions prescrites à l'article 213-1.02.6 du présent chapitre sont remplies ; ou

.2 le pétrolier effectue exclusivement des voyages de l'une ou de plusieurs des catégories suivantes :

1. voyages à l'intérieur de zones spéciales ; ou
2. voyages dans les eaux arctiques ; ou
3. voyages dans un rayon de 50 milles marins de la terre la plus proche en dehors des zones spéciales ou des eaux arctiques, si le pétrolier effectue :
 1. des voyages entre les ports ou terminaux d'un État Partie à la présente Convention ; ou
 2. des voyages limités, tels que définis par l'Autorité, et ne durant pas plus de 72 h ;

Voir interprétation uniforme 9

à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies :

4. le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception ;

Voir interprétation uniforme 10

5. dans le cas des voyages visés au paragraphe 5.2.3 du présent article, l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations adéquates pour la réception des mélanges d'hydrocarbures dans les ports ou terminaux de chargement d'hydrocarbures où le pétrolier fait escale ;
6. le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue exclusivement des voyages de l'une ou de plusieurs des catégories spécifiées aux paragraphes 5.2.1 et 5.2.3.2 du présent article ; et
7. la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont consignés dans le registre des hydrocarbures.

Voir [interprétation uniforme 8](#)

8. L'Autorité peut dispenser de l'application des dispositions de la règle 28.6 les pétroliers ci-après s'ils sont chargés conformément aux conditions approuvées par la société de classification compte tenu des directives élaborées par l'Organisation² :
 1. les pétroliers affectés à un service particulier, dont le nombre de permutations de chargement est limité de sorte que toutes les conditions prévues ont été approuvées dans les renseignements sur la stabilité fournis au capitaine conformément aux dispositions de la règle 28.5;
 2. les pétroliers dont la stabilité est vérifiée à distance par un moyen approuvé par l'Autorité;
 3. les pétroliers qui sont chargés dans des conditions conformes à celles d'une gamme approuvée de conditions de chargement; ou
 4. les pétroliers construits avant le 1er janvier 2016 dont les courbes limites de KG/GM approuvées satisfont à tous les critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie applicables.

Article 213-1.04 : Exceptions

Les articles 213-1.15 et 213-1.34 du présent chapitre et le paragraphe 1.1.1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'appliquent pas :

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

Article 213-1.05 : Equivalences

² Se reporter aux directives opérationnelles énoncées dans la partie 2 des Directives pour la vérification de la stabilité après avarie des navires-citernes (MSC.1/Circ.1461).

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

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

Voir [interprétation uniforme 11](#)

PARTIE 2 - VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS

Article 213-1.06 : Visites

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

.1 avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par l'article 213-1.07 du présent chapitre ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui doit comprendre une visite complète de sa structure, de son matériel, de ses systèmes, de ses équipements, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions du présent chapitre. Cette visite doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles de temps spécifiés par l'Autorité mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque l'article 213-1.10.2.2, 10.5, 10.6 ou 10.7 du présent chapitre s'applique. La visite de renouvellement doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 du présent article. La visite intermédiaire doit permettre de vérifier que le matériel et les circuits de pompage et de tuyautage associés, y compris les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les systèmes de lavage au pétrole brut, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 213-1.07 ou de l'article 213-1.08 du présent chapitre ;

Voir [interprétation uniforme 12](#)

.4 une visite annuelle, effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale de la structure, du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 du présent article afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues aux paragraphes 4.1 et 4.2 du présent article et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 213-1.07 ou de l'article 213-1.08 du présent chapitre ; et

Voir [interprétation uniforme 12](#)

.5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 4.3 du présent article ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent chapitre.

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

3.1 Les visites de navires, en ce qui concerne la mise en application des dispositions du présent chapitre, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité. Toutefois, l'Autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, ainsi qu'aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que les amendements ainsi apportés soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à le présent chapitre.

3.2 Une Autorité qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites, comme il est prévu au paragraphe 3.1 du présent article doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :

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

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

3.3 Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du Certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans présenter de risque excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat doit être retiré et l'Autorité doit en être informée immédiatement ; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prêter au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu du présent article. Le cas échéant, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans présenter de risque excessif pour le milieu marin.

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

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

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

4.3 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son armement visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également envoyer immédiatement un rapport aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été soumis.

Article 213-1.07 : Délivrance du certificat ou apposition d'un visa

1 Un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-1.06 du présent chapitre, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la présente Convention.

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

Voir [interprétation uniforme 13](#)

Article 213-1.08 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement

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

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

3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration attestant qu'il a été délivré à la requête de l'Autorité ; il doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 213-1.07 du présent chapitre.

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

Article 213-1.09 : Modèle du certificat

Voir [interprétation uniforme 14](#)

Article 213-1.10 : Durée et validité du certificat

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

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

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

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

3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 du présent article, à condition que les visites spécifiées aux articles 213-1.06.1.3 et 213-1.06.1.4 du présent chapitre, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

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

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

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

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

8 Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'article 213-1.06 du présent chapitre :

.1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;

.2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite par l'article 213-1.06.1 du présent chapitre doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ; et

.3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par l'article 213-1.06.1 du présent chapitre ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de l'article 213-1.07 ou de l'article 213-1.08 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

.1 si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 213-1.06.1 du présent chapitre ;

.2 si les visas prévus à l'article 213-1.06.1.3 ou 213-1.06.1.4 du présent chapitre n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou

.3 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions des articles 213-1.06.4.1 et 213-1.06.4.2 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 le pavillon doit adresser dès que possible à l'Autorité des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Voir [interprétation uniforme 15](#)

Article 213-1.11 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port ⁽¹⁾

1 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il y a des raisons précises de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles de bord relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

⁽¹⁾ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19), telle que modifiée par la résolution A.882(21) ; voir la publication de l'OMI, portant le numéro de vente IMO-195F.

2 Dans les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.

3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port qui sont prescrites à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent dans le cas du présent article.

4 Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

PARTIE 3 - PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX COMPARTIMENTS MACHINES DE TOUS LES NAVIRES

PARTIE A - CONSTRUCTION

Article 213-1.12 : Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

1. Sauf indication contraire, le présent article s'applique à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exception du paragraphe 3.5, qui s'applique uniquement, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, aux navires livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis au paragraphe 28.1 de l'article 213-1.
2. Les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) dans des installations de réception au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation visé à l'article 231-1.13 du présent chapitre ou par tout autre moyen d'élimination approuvé des résidus d'hydrocarbures (boues), tel qu'un incinérateur, une chaudière auxiliaire pouvant brûler les résidus d'hydrocarbures (boues) ou tout autre moyen acceptable qui doit être mentionné dans la rubrique 3.2 du modèle A ou B du Supplément au Certificat IOPP.
3. Une ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) doivent être installées et :
 - .1 doivent avoir une capacité suffisante, compte tenu du type de machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe;
 - .2 doivent être munies d'une pompe réservée à l'évacuation qui soit capable d'aspirer le contenu de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) en vue d'évacuer les résidus d'hydrocarbures (boues) par les moyens décrits à l'article 213-1.12.2;
 - .3 ne doivent être munies d'aucun raccord d'évacuation avec le circuit d'assèchement des cales, la ou les citernes de stockage des eaux de cale polluées, le plafond de ballast ou les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures; toutefois :
 - .1 elles peuvent être équipées de dispositifs de vidange pourvus de soupapes à fermeture automatique à commande manuelle et de dispositifs permettant une surveillance visuelle ultérieure de l'eau déposée, qui soient raccordés à une citerne de stockage des eaux de cale polluées ou à un puisard, ou peuvent être équipées d'un autre dispositif, à condition que ce dernier ne soit pas raccordé directement au circuit de tuyautages d'évacuation des eaux de cale; et
 - .2 les tuyautages d'évacuation des citernes à boues et les tuyautages d'évacuation des eaux de cale peuvent être raccordés à un tuyautage commun menant au raccord normalisé de jonction visé à la règle 13; le raccordement de ces deux circuits à l'éventuel tuyautage commun menant au raccord normalisé de jonction visé à l'article 213-1.13 ne doit pas permettre le transfert de boues vers le circuit d'assèchement des cales;
 - .4 ne doivent être munies d'aucun tuyautage ayant un raccordement direct à la mer autre que le raccord normalisé de jonction visé à l'article 213-1.13; et

.5 doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et l'évacuation des résidus dans des installations de réception.

4. À bord des navires livrés avant le 1er janvier 2017, l'agencement doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 3.3 du présent article au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée le 1er janvier 2017 ou après cette date."

Article 213-1.12A : Protection des soutes à combustible

(créé par arrêté du 06/09/07)

Pour l'application de cet article aux unités stabilisées par colonnes (Recueil MODU), voir [interprétation uniforme 19](#)

1 Le présent article s'applique à tous les navires d'une capacité globale en combustible égale ou supérieure à 600 m³ qui sont livrés le 1er août 2010 ou après cette date, tels que définis au paragraphe 213-1.1.28.9 du présent chapitre.

2 Le fait d'appliquer le présent article pour déterminer l'emplacement des soutes servant au transport de combustible liquide ne l'emporte pas sur les dispositions de l'article 213-1.19 du présent chapitre.

3 Aux fins du présent article, les définitions ci-après s'appliquent :

.1 « *Combustible liquide* » désigne les hydrocarbures chargés à bord d'un navire qui servent de combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire.

.2 Le « *tirant d'eau à la ligne de charge (d_s)* » est la distance verticale, en mètres, entre le tracé de la quille hors membres, à mi-longueur, et la flottaison correspondant au tirant d'eau d'été devant être assigné au navire.

.3 Le « *tirant d'eau à l'état léger* » est le tirant d'eau sur quille au milieu du navire correspondant au déplacement léger.

.4 Le « *tirant d'eau partiel à la ligne de charge (d_p)* » est le tirant d'eau à l'état léger plus 60 % de la différence entre le tirant d'eau du navire à l'état léger et le tirant d'eau à la ligne de charge d_s . Le tirant d'eau partiel à la ligne de charge (d_p) est mesuré en mètres.

.5 La « *flottaison (d_B)* » est la distance verticale, en mètres, entre le tracé de la quille hors membres, à mi-longueur, et la flottaison correspondant à 30 % du creux D_s .

.6 La « *largeur (B_s)* » est la largeur extrême hors membres du navire, en mètres, au niveau ou au-dessous de la ligne de charge maximale (d_s).

.7 La « *largeur (B_B)* » est la largeur extrême hors membres du navire, en mètres, au niveau ou au-dessous de la flottaison (d_B).

.8 Le « *creux (D_s)* » est le creux sur quille, en mètres, mesuré à mi-longueur jusqu'au livet du pont supérieur. Aux fins de l'application du présent article, « *pont supérieur* » désigne le pont le plus élevé jusqu'auquel s'étendent les cloisons transversales étanches à l'eau, à l'exception des cloisons du coqueron arrière.

.9 La « *longueur (L)* » est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison prévue. La longueur (L) est mesurée en mètres.

.10 La « *largeur (B)* » est la largeur maximale au milieu du navire, en mètres, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

.11 Une « *soute à combustible* » désigne une soute dans laquelle est transporté le combustible mais exclut les

citernes qui ne contiennent pas de combustible au cours de l'exploitation normale, comme les citernes de trop-plein.

.12 Une « *petite soute à combustible* » désigne une soute dont la capacité en combustible maximale ne dépasse pas 30 m³.

.13 « *C* » est le volume total de combustible du navire, y compris celui des petites soutes à combustible, en m³, à un taux de remplissage de 98 %.

.14 « *Capacité en combustible* » désigne le volume d'une soute, en m³, à un taux de remplissage de 98 %.

4 Les dispositions du présent article s'appliquent à toutes les soutes à combustible, à l'exception des petites soutes, telles que définies au paragraphe 3.12, à condition que la capacité totale des soutes exclues ne dépasse pas 600 m³.

5 La capacité de chacune des soutes à combustible ne doit pas être supérieure à 2 500 m³.

6 Pour les navires autres que les unités de forage auto-élevatrices, d'une capacité globale en combustible égale ou supérieure à 600 m³, les soutes à combustible doivent être situées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de fond qui soit inférieure à la distance *h*, telle que définie ci-dessous :

$h = B/20$ m ou,

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

La valeur de *h* ne doit en aucun cas être inférieure à 0,76 m

Dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, la limite des soutes à combustible doit être parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, comme indiqué à la figure 1

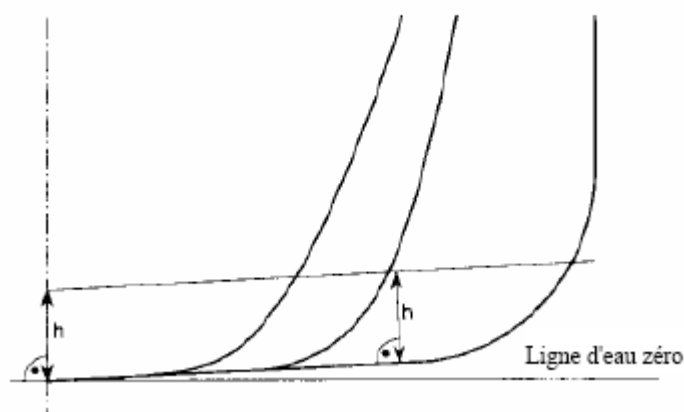


Figure 1 – Limite des soutes à combustible aux fins du paragraphe 6

7 Pour les navires d'une capacité totale en combustible égale ou supérieure à 600 m³ mais inférieure à 5 000 m³, les soutes à combustible doivent être disposées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance *w*, mesurée, comme indiqué à la figure 2, en une section droite quelconque, perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous :

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ m}$$

La valeur de *w* ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m. Toutefois, dans le cas des soutes d'une capacité individuelle en combustible inférieure à 500 m³, la valeur minimale est de 0,76 m

8 Pour les navires ayant une capacité totale en combustible égale ou supérieure à 5 000 m³, les soutes à combustible doivent être disposées de manière à n'être nulle part à une distance du tracé hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance *w*, mesurée, comme indiqué à la figure 2, en une section droite quelconque, perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous :

$w = 0,5 + C/20\,000$ m, ou

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

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

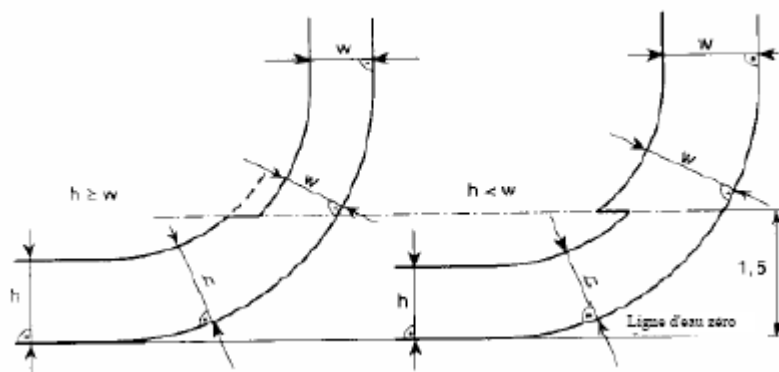


Figure 2 – Limites des soutes à combustible aux fins des paragraphes 7 et 8

Pour l'application des paragraphes 6, 7 et 8 voir également les interprétations uniformes 20 et 21.

9 Les tuyautages de combustible situés à une distance du fond du navire inférieure à h , tel que défini au paragraphe 6, ou à une distance du bordé du navire inférieure à w , tel que défini au paragraphe 7 ou 8, doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture similaires à l'intérieur ou à proximité immédiate de la soute à combustible. Il doit être possible d'actionner ces vannes à partir d'un local fermé facilement accessible depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande de l'appareil propulsif sans avoir à traverser les ponts de franc-bord ou de superstructure exposés. Les vannes doivent se fermer en cas de défaillance du système de commande à distance et doivent rester fermées en permanence en mer lorsque la soute contient du combustible. Elles peuvent toutefois être ouvertes pendant les opérations de transfert de combustible.

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

11 A titre de variante des prescriptions des paragraphes 6 et 7 ou 8, les navires doivent satisfaire à la norme d'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures décrite ci-dessous.

.1 Le degré de protection contre la pollution par le combustible en cas d'abordage ou d'échouement doit être déterminé à l'aide du paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne, tel que défini ci-dessous :

$$O_M < 0,0157 - 1,14 \cdot 10^{-6} C \quad \text{pour } 600 \text{ m}^3 \leq C < 5\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad \text{pour } C \geq 5\,000 \text{ m}^3$$

dans ces formules :

O_M = paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne

C = volume total de combustible.

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

.1 le navire est chargé jusqu'au tirant d'eau partiel à la ligne de charge d_P et que son assiette et son inclinaison sont nulles ;

.2 toutes les soutes à combustible sont remplies à 98 % de leur capacité volumétrique ;

- .3 la densité nominale du combustible (ρ_n) doit généralement être considérée comme égale à 1.000 kg/m³. Si la densité du combustible est expressément limitée à une valeur moindre, cette valeur inférieure peut être appliquée ; et
- .4 dans ces calculs de fuites, la perméabilité de chaque soute à combustible doit être considérée comme égale à 0,99, sauf preuve du contraire.
- .3 Les hypothèses à utiliser pour la combinaison des paramètres de fuites d'hydrocarbures sont les suivantes :

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

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

dans cette formule :
 O_{MS} = fuite moyenne, en m³, pour une avarie de bordé
 O_{MB} = fuite moyenne, en m³, pour une avarie de fond
 C = volume total de combustible.

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

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

dans cette formule :
 $O_{MB(0)}$ = fuite moyenne pour un niveau de marée de 0 m ; et
 $O_{MB(2,5)}$ = fuite moyenne, en m³, pour un niveau de marée de moins 2,5 m.

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

$$O_{MS} = \sum_{i=1}^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad [m^3]$$

dans cette formule :
 i = chaque soute à combustible considérée ;
 n = nombre total de soutes à combustible ;
 $P_{S(i)}$ = probabilité de pénétration d'une soute à combustible i à la suite d'une avarie de bordé, calculée conformément au paragraphe 11.6 du présent article ;
 $O_{S(i)}$ = fuite, en m³, qui résulte d'une avarie de bordé subie par une soute à combustible i et qui est supposée égale au volume total de combustible dans la soute i remplie à 98 %.

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

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

dans cette formule :
 i = chaque soute à combustible considérée ;
 n = nombre total de soutes à combustible ;
 $P_{B(i)}$ = probabilité de pénétration d'une soute à combustible i à la suite d'une avarie de fond, calculée conformément au paragraphe 11.7 du présent article ;
 $O_{B(i)}$ = fuite d'une soute à combustible i , en m³, calculée conformément au paragraphe 11.5.3 du présent article ; et
 $C_{DB(i)}$ = facteur représentant le volume des hydrocarbures captés, tel que défini au paragraphe 11.5.4 du présent article.

.2
$$O_{MB} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

dans cette formule : i , n , $P_{B(i)}$ et $C_{DB(i)}$ sont tels que définis à l'alinéa .1 ci-dessus ;

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

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

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

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

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_1)(\rho_s)\} / \rho_n$$

dans cette formule :
 h_F = hauteur, en m, de la surface du combustible au-dessus de Z_1 ;
 t_c = renverse de la marée, en m. Les baisses de marée doivent être exprimées en valeurs négatives ;
 Z_1 = hauteur, en m, du point le plus bas dans la soute à combustible au-dessus de la ligne d'eau zéro ;
 ρ_s = densité de l'eau de mer, laquelle doit être considérée comme égale à 1025 kg/m^3 ; et
 ρ_n = densité nominale du combustible, telle que définie au paragraphe 11.2.3.

.3 La fuite d'hydrocarbures $O_{B(i)}$ pour toute soute délimitant le bordé de fond doit être considérée comme n'étant pas inférieure à la valeur donnée par la formule ci-après mais comme n'étant pas supérieure à la capacité de la soute :

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

dans cette formule :

$H_W = 1,0$ m, lorsque $Y_B = 0$

$H_W = B_B/50$. Toutefois H_W ne doit pas être supérieur à 0,4 m, lorsque Y_B est supérieur à $B_B/5$ ou 11,5 m, si cette dernière valeur est inférieure

" H_W " doit être mesuré verticalement à partir de la trace du fond plat au milieu du navire. Dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, H_W doit être mesuré à partir d'une ligne parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, de la manière indiquée pour la distance " h " à la figure 1.

Pour des valeurs Y_B inférieures à $B_B/5$ ou 11,5 m, si cette dernière valeur est inférieure, H_W est calculé par interpolation linéaire.

Y_B = valeur minimale de Y_B sur la longueur de la soute à combustible, où en un emplacement donné, Y_B est la distance transversale entre le bordé à la flottaison d_B et la soute au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B

A = aire horizontale projetée maximale de la soute à combustible jusqu'à une hauteur de H_W à partir du fond de la soute

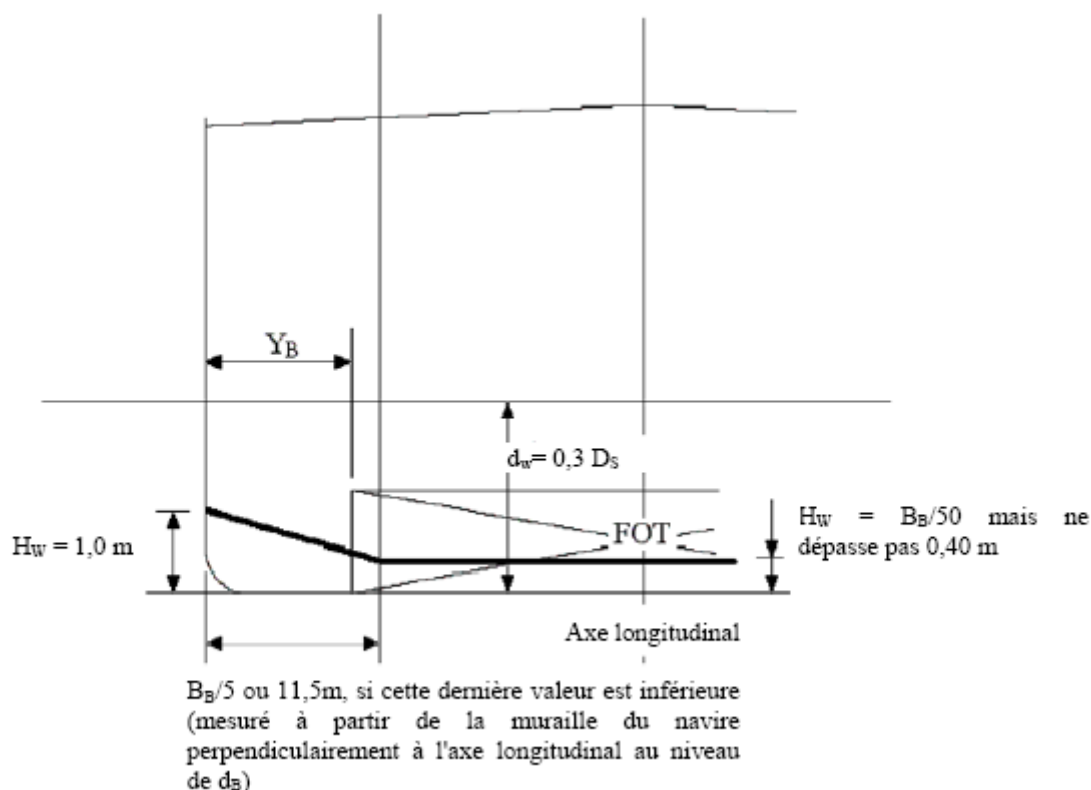


Figure 3 - Dimensions à utiliser pour calculer la fuite d'hydrocarbures minimale aux fins de l'alinéa 11.5.3.3

.4 En cas d'avarie de fond, une partie de la fuite provenant d'une soute à combustible peut être captée par des compartiments autres que des compartiments à hydrocarbures. Pour tenir compte approximativement de cet effet, on applique à chaque citerne le coefficient $C_{DB(i)}$, qui est défini comme suit :

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

$C_{DB(i)} = 1$ pour les autres soutes.

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

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

dans cette formule :

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

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone verticale délimitée par Z_l et Z_u ;

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

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} et P_{Sl} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de bordé qui figure au paragraphe 11.6.3, et P_{Sy} doit être calculé à l'aide des formules données au paragraphe 11.6.3, dans lesquelles :

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

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

P_{Sl} = probabilité que l'avarie se situe entièrement au-dessous de la soute ;

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

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

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

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

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

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

Si Z_l est supérieur à D_S , Z_l doit être considéré égal à D_S ;

Z_u = distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres et le point le plus élevé du compartiment considéré.

Si Z_u est supérieur à D_S , Z_u doit être considéré égal à D_S ; et

y = distance horizontale minimale, en m, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal entre le compartiment considéré et le bordé de muraille. ⁽¹⁾

Au droit de la zone de l'arrondi du bouchain, il n'y a pas lieu de tenir compte de y au-dessous d'une distance h , mesurée à partir de la ligne d'eau zéro, qui correspond à $B/10$, 3 m ou au plafond de la soute, la plus petite de ces trois valeurs étant retenue.

⁽¹⁾ Pour les configurations symétriques des citernes, les avaries sont considérées pour un seul bordé du navire, auquel cas toutes les dimensions "y" doivent être mesurées à partir de ce même bordé. Pour les configurations asymétriques, se reporter aux Notes explicatives concernant les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52), telle qu'amendée par la résolution MEPC.146(54).

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de bordé

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

P_{Sy} doit être calculé comme suit :

$$\begin{aligned}
 P_{Sy} &= (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) && \text{pour } y/B_s \leq 0,05 \\
 P_{Sy} &= 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{(y/B_s) - 0,05\} && \text{pour } 0,05 < y/B_s < 0,1 \\
 P_{Sy} &= 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) && \text{pour } y/B_s \geq 0,1
 \end{aligned}$$

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

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

$$.1 \quad P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

dans cette formule :

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone longitudinale délimitée par X_a et X_f ;
 $P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone transversale délimitée par Y_p et Y_s ; et
 $P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probabilité que l'avarie s'étende verticalement au-dessus de la limite définie par z ;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} et P_{Bs} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de fond qui figure au paragraphe 11.7.3, et P_{Bz} doit être calculé à l'aide des formules données au paragraphe 11.7.3, dans lesquelles :

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

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

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

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

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

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

X_a et X_f sont telles que définies au paragraphe 11.6.2 ;

Y_p = distance transversale mesurée à partir du point situé sur l'extrémité bâbord du compartiment au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B jusqu'au plan vertical situé sur tribord à $B_B/2$ de l'axe longitudinal du navire ;

Y_s = distance transversale mesurée à partir du point situé sur l'extrémité tribord du compartiment au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B jusqu'au plan vertical situé sur tribord à $B_B/2$ de l'axe longitudinal du navire ; et

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

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de fond

X_a/L	P_{Ba}		X_f/L	P_{Bf}		Y_p/B_B	P_{Bp}		Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000		0,00	0,969		0,00	0,844		0,00	0,000
0,05	0,002		0,05	0,953		0,05	0,794		0,05	0,009
0,10	0,008		0,10	0,936		0,10	0,744		0,10	0,032
0,15	0,017		0,15	0,916		0,15	0,694		0,15	0,063
0,20	0,029		0,20	0,894		0,20	0,644		0,20	0,097
0,25	0,042		0,25	0,870		0,25	0,594		0,25	0,133
0,30	0,058		0,30	0,842		0,30	0,544		0,30	0,171
0,35	0,076		0,35	0,810		0,35	0,494		0,35	0,211
0,40	0,096		0,40	0,775		0,40	0,444		0,40	0,253
0,45	0,119		0,45	0,734		0,45	0,394		0,45	0,297
0,50	0,143		0,50	0,687		0,50	0,344		0,50	0,344
0,55	0,171		0,55	0,630		0,55	0,297		0,55	0,394
0,60	0,203		0,60	0,563		0,60	0,253		0,60	0,444
0,65	0,242		0,65	0,489		0,65	0,211		0,65	0,494
0,70	0,289		0,70	0,413		0,70	0,171		0,70	0,544
0,75	0,344		0,75	0,333		0,75	0,133		0,75	0,594
0,80	0,409		0,80	0,252		0,80	0,097		0,80	0,644
0,85	0,482		0,85	0,170		0,85	0,063		0,85	0,694
0,90	0,565		0,90	0,089		0,90	0,032		0,90	0,744
0,95	0,658		0,95	0,026		0,95	0,009		0,95	0,794
1,00	0,761		1,00	0,000		1,00	0,000		1,00	0,844

P_{Bz} doit être calculé comme suit :

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

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

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

.8 Aux fins de l'entretien et des inspections, aucune soute à combustible qui n'est pas délimitée par le bordé de muraille ne doit être située à une distance du bordé de fond qui soit inférieure à la valeur minimale de h définie au

paragraphe 6, ni à une distance du bordé de muraille qui soit inférieure à la valeur minimale applicable de w , définie au paragraphe 7 ou au paragraphe 8.

Voir [interprétation uniforme 21](#)

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

Article 213-1.13 : Raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation

Afin que les tuyautages des installations de réception puissent être raccordés aux tuyautages du navire servant à évacuer les résidus provenant des bouchains de la tranche des machines et des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues), les uns comme les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles figurant dans le tableau suivant :

Dimensions normalisées des brides des raccords de jonction des tuyautages d'évacuation

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	215 mm
Diamètre intérieur	Suivant le diamètre extérieur du tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	183 mm
Fentes dans la bride	6 trous de 22 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente d'une largeur de 22 mm jusqu'au bord extérieur de la bride
Epaisseur de la bride	20 mm
Boulons et écrous : quantité, diamètre	6 de chaque, de 20 mm de diamètre et d'une longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre intérieur maximal de 125 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane et munie d'un joint en matériau étanche aux hydrocarbures ; la bride et le joint doivent être conçus pour une pression de service de 600 kPa	

PARTIE B - MATÉRIEL**Article 213-1.14 : Matériel de filtrage des hydrocarbures**

(Arrêté du 11/04/08)

Voir interprétation uniforme 22

1 Sauf dans les cas spécifiés au paragraphe 3 du présent article, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 mais inférieure à 10.000 doit être muni d'un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 6 du présent article. Lorsqu'un tel navire est autorisé à rejeter à la mer l'eau de ballast transportée dans des soutes à combustible liquide conformément à l'article 213-1.16.2, il doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 2 du présent article^(*).

Voir interprétations uniformes 23 (paragraphe 1 et 2) et 24

2 Sauf dans les cas spécifiés au paragraphe 3 du présent article, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10.000 doit être muni d'un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7 du présent article^(*).

Voir interprétation uniforme 24

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

4 L'Autorité doit s'assurer que les navires d'une jauge brute inférieure à 400 sont dotés, dans toute la mesure du possible, d'un équipement leur permettant de conserver à bord les hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures ou de les rejeter conformément aux prescriptions de l'article 213-1.15.6 du présent chapitre.

5 L'Autorité peut exempter de l'application des paragraphes 1 et 2 du présent article :

- .1 tout navire qui effectue exclusivement des voyages à l'intérieur de zones spéciales ou des eaux arctiques, ou
- .2 tout navire dont le certificat est délivré en vertu du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (ou relevant par ailleurs du champ d'application de ce recueil eu égard à ses dimensions et à sa conception) qui effectue un service régulier dont les rotations ne dépassent pas 24 heures, ou des voyages à l'occasion d'un changement de lieu, sans transport de passagers ni de cargaison,
- .3 eu égard aux dispositions des alinéas .1 et .2 ci-dessus, les conditions suivantes doivent être réunies :
 - .1 le navire est équipé d'une citerne de stockage d'une capacité jugée adéquate par l'Autorité pour la conservation à bord de la totalité des eaux de cale polluées par les hydrocarbures ;
 - .2 toutes les eaux de cale polluées par les hydrocarbures sont conservées à bord en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations de réception ;
 - .3 l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations adéquates pour la réception des eaux de cale polluées par les hydrocarbures dans un nombre suffisant de ports ou de terminaux où le navire fait escale ;
 - .4 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue exclusivement des voyages à l'intérieur de zones spéciales ou des eaux arctiques ou qu'il a été reconnu comme étant un engin à grande vitesse aux fins du présent article et que le service auquel il est affecté est identifié ; et

(*) Se reporter au document "Dispositions équivalentes relatives aux matériels de filtrage des hydrocarbures de tous les navires" dans le chapitre 500-X de la division 500 du présent règlement.

Voir **interprétation uniforme 25**

.5 la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

Voir **interprétation uniforme 8**

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

7 Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé au paragraphe 2 du présent article doit se conformer aux dispositions du paragraphe 6 du présent article. En outre, il doit être muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée. Le système doit également être muni de dispositifs permettant l'arrêt automatique de tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million. Lors de l'examen de la conception de ce matériel et de son approbation, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation ⁽¹⁾.

PARTIE C - CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES RESULTANT DE L'EXPLOITATION
Article 213-1.15 : Contrôle des rejets d'hydrocarbures (*) ()**

(Arrêté du 11/04/08)

1 Sous réserve des dispositions de l'article 213-1.04 du présent chapitre et des paragraphes 2, 3 et 6 du présent article, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires est interdit.

A. Rejets hors des zones spéciales à l'exception des eaux arctiques

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

- .1 le navire fait route ;
- .2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de l'article 213-1.14 du présent chapitre ;
- .3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million ;
- .4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et
- .5 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

B. Rejets à l'intérieur des zones spéciales

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

- .1 le navire fait route ;

⁽¹⁾ Se reporter à la Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X), ou aux Directives et spécifications relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.60(33), ou aux Directives et spécifications révisées relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.107(49)

^(*) Se reporter au document " Dispositions équivalentes relatives aux matériels de filtrage des hydrocarbures de tous les navires" dans le chapitre 500-X de la division 500 du présent règlement.

^(**) Se reporter au document "Dispositions relatives au transfert des eaux de cales machines et/ou des résidus vers les citernes de décantation de la tranche cargaison des navires-citernes" dans le chapitre 500-X de la division 500 du présent règlement.

.2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de l'article 213-1.14.7 du présent chapitre ;

Voir [interprétation uniforme 22](#)

.3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par millions ;

.4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et

.5 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

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

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

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

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

.1 le navire fait route ;

.2 le navire utilise un matériel d'un type approuvé par l'Autorité qui garantit que la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million ;

.3 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et

.4 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

D. Prescriptions générales

7 Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des Parties à la présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions du présent article. L'enquête devrait notamment porter sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures.

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

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

Voir [interprétation uniforme 26](#)

Article 213-1.16 : Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant

1 Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2 du présent article, à bord des navires livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 4000, autres que les pétroliers, et à bord des pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, aucune soute à combustible liquide ne doit être utilisée pour le transport d'eau de ballast.

2 Lorsque la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide oblige à transporter de l'eau de ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des soutes à combustible liquide, cette eau de ballast doit être évacuée dans une installation de réception, ou rejetée à la mer conformément à l'article 213-1.15 du présent chapitre à l'aide du matériel spécifié à l'article 213-1.14.2 du présent chapitre, et une mention à cet effet doit être portée sur le registre des hydrocarbures.

Voir [interprétation uniforme 27](#)

3 A bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 dont le contrat de construction est passé après le 1er janvier 1982 ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er juillet 1982, il ne doit pas être transporté d'hydrocarbures dans une citerne de coqueron avant ou dans une citerne située en avant de la cloison d'abordage.

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

Voir [interprétation uniforme 28](#)

Article 213-1.17 : Registre des hydrocarbures, parties I et III - Opérations concernant la tranche des machines

(Arrêté du 11/04/08)

1 Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, autre qu'un pétrolier, doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie I (opérations concernant la tranche des machines). Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle prévu à l'appendice 213-1.III du présent chapitre.

1-1 Tout pétrolier de jauge brute inférieure à 150, et tout navire, autre que pétrolier, de jauge brute inférieure à 400 dont la puissance propulsive installée dépasse 150 kW doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie III (opérations concernant la tranche des machines). Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle prévu à l'appendice 213-1.III du présent chapitre.

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

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

3 En cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures tel que visé à l'article 213-1.04 du présent chapitre, ou en cas de rejet d'hydrocarbures accidentel ou exceptionnel ne faisant pas l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I *ou* partie III.

4 Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 du présent article doit être consignée intégralement et dès que possible dans le registre des hydrocarbures, partie I ou partie III, de manière que toutes les rubriques du registre correspondant à l'opération soient remplies. Les mentions concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées au moins en anglais ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour les navires possédant un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

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

6 Le registre des hydrocarbures, partie I ou partie III, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

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

PARTIE 4 - PRESCRIPTIONS APPLICABLES A LA TRANCHE DE LA CARGAISON DES PÉTROLIERS

PARTIE A CONSTRUCTION

Article 213-1.18 : Citernes à ballast séparé

Voir [interprétation uniforme 29](#)

Pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes livrés après le 1er juin 1982

1 Tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes et tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à l'article 213-1.01.28.4, doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2, 3 et 4, ou, le cas échéant, du paragraphe 5 du présent article.

2 La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité au cours de voyages sur lest, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à cargaison pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ou au paragraphe 4 du présent article. Dans tous les cas, toutefois la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment du voyage, y compris dans les conditions correspondant au poids lège augmenté du ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent aux prescriptions suivantes :

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

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

.2 les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière doivent avoir des valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (d_m) spécifié au paragraphe 2.1 du présent article et à une assiette positive inférieure ou égale à 0,015 L ; et

.3 le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun cas être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

3 Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à cargaison sauf :

.1 au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire ; et

.2 dans les cas exceptionnels où le caractère particulier de l'exploitation d'un pétrolier l'oblige à transporter du ballast en excédent de la quantité prévue au paragraphe 2 du présent article, à condition que l'exploitation de ce pétrolier entre dans la catégorie des cas exceptionnels telle qu'établie par l'Organisation.

Voir [interprétation uniforme 30](#)

Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions de l'article 213-1.34 du présent chapitre et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures, partie II, mentionné à l'article 213-1.36 du présent chapitre.

4 Dans le cas des transporteurs de pétrole brut, la quantité de ballast supplémentaire autorisée au paragraphe 3 du présent article ne doit être transportée dans des citernes à cargaison que si les citernes en question ont été lavées au pétrole brut conformément aux dispositions de l'article 213-1.35 du présent chapitre avant le départ d'un port ou d'un terminal de déchargement d'hydrocarbures.

5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 m doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

Voir [interprétation uniforme 31](#)

Transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date

6 Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 du présent article, tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

7 Les transporteurs de pétrole brut visés au paragraphe 6 du présent article peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé, être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux règles 33 et 35 du présent chapitre, à moins que le transporteur de pétrole brut ne soit destiné à transporter du pétrole brut qui ne soit pas utilisable pour le lavage au pétrole brut.

Voir [interprétation uniforme 32](#)

Transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date

8 Tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 du présent article ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions suivantes :

.1 Le transporteur de produits doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini à l'article 213-1.01.17 du présent chapitre, de manière à satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

.2 Les dispositions et méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent satisfaire aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des Spécifications révisées pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées que l'Organisation a adoptées par la résolution A.495(XII).

.3 Le transporteur de produits doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des

spécifications recommandées par l'Organisation, permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast rejetée (1) .

Voir [interprétation uniforme 34](#)

.4 Tout transporteur de produits exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être muni d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées (2) décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les Spécifications mentionnées à l'alinéa 8.2 du présent article. Si une modification affectant les citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence.

Voir [interprétations uniformes 32 et 33](#)

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

9 Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément aux paragraphes 1, 6 ou 8 du présent article peut toutefois être traité comme un pétrolier à ballast séparé, à condition qu'il satisfasse aux dispositions des paragraphes 2 et 3 ou, le cas échéant, du paragraphe 5 du présent article.

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

10 Pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.3, pourvus d'installations pour ballast spécial.

.1 Lorsqu'un pétrolier livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, est construit ou exploité de manière à satisfaire en permanence aux prescriptions énoncées en matière de tirant d'eau et d'assiette au paragraphe 2 du présent article sans avoir recours à l'emploi d'eau de ballast, il est considéré comme satisfaisant aux prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé énoncées au paragraphe 6 du présent article, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies :

- .1 les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité ;
- .2 un accord est intervenu entre l'Autorité et les gouvernements des États des ports intéressés qui sont Parties à la présente Convention lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation ; et
- .3 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier est exploité avec des installations pour ballast spécial.

.2 De l'eau de ballast ne doit en aucun cas être transportée dans les citernes à hydrocarbures sauf lors des rares voyages où les conditions météorologiques sont tellement défavorables que, de l'avis du capitaine, il est nécessaire de transporter de l'eau de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Cette eau de ballast supplémentaire doit être traitée et rejetée conformément aux prescriptions de l'article 213-1.34 du présent chapitre et conformément aux prescriptions des articles 213-1.29, 213-1.31 et 213-1.32 du présent chapitre et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à l'article 213-1.36 du présent chapitre.

.3 Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa 10.1.3 du présent article doit en communiquer les détails à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties à la présente Convention.

(1) Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter à la Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits le 2 octobre 1986 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14). Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent le 1er janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49).

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

Pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes livrés après le 31 décembre 1979

11 Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à l'article 213-1.01.28.2, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux dispositions des paragraphes 2, 3 et 4, ou, le cas échéant, du paragraphe 5 du présent article.

Localisation défensive des espaces à ballast séparé

12 Localisation défensive des espaces à ballast séparé

A bord de tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à l'article 213-1.01.28.4, exception faite des navires-citernes qui satisfont aux dispositions de l'article 213-1.19, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2 du présent article et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 13, 14 et 15 du présent article de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.

Voir [interprétation uniforme 35](#)

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

$$\frac{PA_c}{PA_s} \geq \frac{L_t}{B} \left(\frac{D}{J} \right)$$

dans laquelle :

PA_c = aire, en mètres carrés, du bordé de muraille pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace autre que les citernes à hydrocarbures, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

PA_s = aire, en mètres carrés, du bordé de fond pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace visé ci-dessus, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

L_t = longueur en mètres entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière des citernes à cargaison,

B = largeur maximale du navire en mètres, telle que définie à l'article 213-1.01.22 du présent chapitre,

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

J = 0,45 pour les pétroliers de 20.000 tonnes de port en lourd, 0,30 pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 200.000 tonnes, sous réserve des dispositions du paragraphe 14 du présent article.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de J est obtenue par interpolation linéaire.

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

Voir [interprétation uniforme 35](#)

14 Pour les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 200.000 tonnes, la valeur de J peut être réduite de la manière suivante :

$$J_{\text{réduite}} = J \left(\frac{200000}{P} \right)^{0.25} \quad \text{ou } 0,2 \text{ si cette valeur est supérieure}$$

Dans cette formule :

$a = 0,25$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200.000 tonnes

$a = 0,40$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 300.000 tonnes

$a = 0,50$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 420.000 tonnes.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de a est obtenue par interpolation linéaire.

O_c = tel que défini à l'article 213-1.25.1.1 du présent chapitre

O_s = tel que défini à l'article 213-1.25.1.2 du présent chapitre

O_A = fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à l'article 213-1.26.2 du présent chapitre.

Voir [interprétation uniforme 35](#)

15 Pour le calcul de PA_c et PA_s pour les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures, on tient compte de ce qui suit :

.1 la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 m. La largeur est mesurée à partir du bordé perpendiculairement à l'axe longitudinal. Quand la largeur est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace latéral pour le calcul de la zone de protection PA_c ; et

.2 le creux vertical minimal de chaque citerne ou espace de double fond doit être égal à $B/15$ ou à 2 m, si cette dernière valeur est inférieure. Quand le creux est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace pour le calcul de la zone de protection PA_s .

La largeur et le creux minimaux des citernes latérales et des citernes de double fond sont mesurés sans tenir compte des bouchains et, dans le cas de la largeur minimale, sans tenir compte des gouttières arrondies.

Voir [interprétation uniforme 35](#)

Article 213-1.19 : Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date

Voir [interprétations uniformes 13, 29 et 36](#)

1 Le présent article s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.6, de la façon indiquée ci-après.

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

.1 en remplacement des dispositions des paragraphes 12 à 15 de l'article 213-1.18 qui lui sont applicables, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article, à moins qu'il ne soit soumis aux dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article ; et

.2 satisfaire, le cas échéant, aux prescriptions de l'article 213-1.28.6.

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

.1 Citernes ou espaces latéraux

Les citernes ou espaces latéraux doivent s'étendre soit sur toute la hauteur du bordé du navire, soit du plafond du double fond au pont le plus élevé, sans qu'il soit tenu compte d'une éventuelle gouttière arrondie. Ils doivent être disposés de manière telle que les citernes à cargaison ne soient nulle part à une distance du tracé hors membres

du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance w mesurée, comme indiqué à la figure 1, en une section droite quelconque perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous :

$$w = 0,5 + \frac{DW}{2000} \text{ (m)} ; \text{ ou}$$

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

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

.2 Citernes ou espaces de double fond

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

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

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

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

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

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

Voir [interprétation uniforme 37](#)

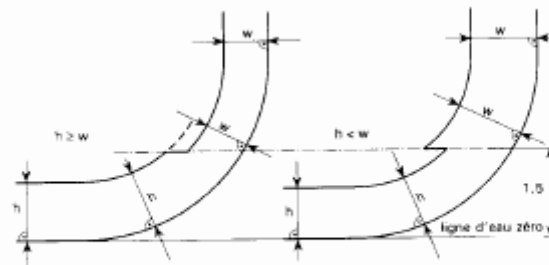


Figure 1 - Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 3

.4 Capacité globale des citernes à ballast

A bord des transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes et des transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes, la capacité globale des citernes latérales, des citernes de double fond et des citernes de coqueron avant et arrière ne doit pas être inférieure à la capacité des citernes à ballast séparé déterminée conformément aux dispositions de l'article 213-1.18 du présent chapitre. Les citernes et espaces latéraux et de double fond utilisés pour satisfaire aux prescriptions de l'article 213-1.18 doivent être disposés de façon aussi uniforme que possible le long des citernes à cargaison. Toute capacité de ballast séparé supplémentaire prévue pour réduire les contraintes de flexion longitudinales imposées à la poutre-navire, l'assiette, etc., peut être située n'importe où à l'intérieur du navire.

Voir [interprétation uniforme 38](#)

.5 Puisards de citernes à cargaison

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

.6 Tuyautages de ballast et de cargaison

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

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

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

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

dans laquelle :

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

ρ = densité maximale de la cargaison, en kg/m^3

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

ρ_s = densité de l'eau de mer en kg/m^3

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

f = facteur de sécurité = 1,1

g = accélération due à la pesanteur ($9,81 \text{ m/s}^2$)

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

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

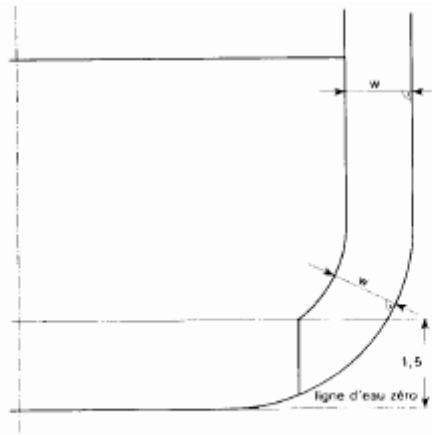


Figure 2 - Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 4

5 D'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers peuvent également être acceptées à titre de variantes des prescriptions spécifiées au paragraphe 3 du présent article, à condition que ces méthodes assurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le Comité de la protection du milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ⁽¹⁾.

6 Tout pétrolier d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 du présent article ou doit :

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

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

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

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

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

$$w = 0,4 + \frac{24DV}{2000} \text{ (m)},$$

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

Voir **interprétation uniforme 39**

⁽¹⁾ Se reporter aux Directives intérimaires révisées pour l'approbation d'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.110(49).

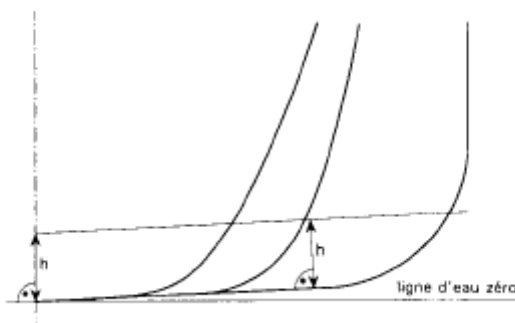


Figure 3 – Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 6

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

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

Article 213-1.20 : Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996

Voir [interprétation uniforme 29](#)

1 Sauf disposition expresse contraire, le présent article :

.1 s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, livrés avant le 6 juillet 1996, tels que définis à l'article 213-1.01.28.5 du présent chapitre ;

.2 ne s'applique pas aux pétroliers satisfaisant à l'article 213-1.19 et à l'article 213-1.28 en ce qui concerne le paragraphe 28.6, livrés avant le 6 juillet 1996, tels que définis à l'article 213-1.01.28.5 du présent chapitre ;

.3 ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa .1 ci-dessus qui satisfont aux articles 213-1.19.3.1 et 213-1.19.3.2 ou 213-1.19.4 ou 213-1.19.5 du présent chapitre, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances à respecter pour la protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles qui sont spécifiées dans le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison à bord des navires du type 2, et les distances à respecter pour la protection du fond, mesurées dans l'axe longitudinal, doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 213-1.18.15.2 du présent chapitre.

2 Aux fins du présent article :

.1 « *Huile diesel lourde* » désigne l'huile diesel autre que les distillats dont plus de 50 % en volume se distillent à une température ne dépassant pas 340°C au cours d'essais effectués selon une méthode jugée acceptable par l'Organisation (1) ;

.2 « *Fuel-oil* » désigne les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme combustible pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la spécification jugée acceptable par l'Organisation (2).

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

(2) Se reporter à la spécification de l'American Society for Testing and Materials concernant le fuel-oil N° 4 (désignation D396) ou les fuel-oils plus lourds.

3 Aux fins du présent article, les pétroliers sont répartis dans les catégories suivantes :

.1 « *Pétrolier de la catégorie 1* » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à l'article 213-1.01.28.4 du présent chapitre ;

.2 « *Pétrolier de la catégorie 2* » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à l'article 213-1.01.28.4 du présent chapitre ;

Voir [interprétation uniforme 40](#)

.3 « *Pétrolier de la catégorie 3* » désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes mais inférieur aux ports en lourd spécifiés aux alinéas 1 et 2 du présent paragraphe.

4 Tout pétrolier auquel s'applique le présent article doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 à 5, 7 et 8 de l'article 213-1.19 et de l'article 213-1.28 pour ce qui est du paragraphe 28.6 du présent chapitre au plus tard le 5 avril 2005 ou à la date anniversaire de sa livraison à la date ou l'année spécifiée dans le tableau ci-après :

Catégorie de pétrolier	Date ou année
Catégorie 1	Le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1982 ou avant cette date. 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1982.
Catégorie 2 et Catégorie 3	Le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1977 ou avant cette date. 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1977 mais avant le 1er janvier 1978. 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979. 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981. 2008 pour les navires livrés en 1982. 2009 pour les navires livrés en 1983. 2010 pour les navires livrés en 1984 ou après cette date.

Voir [interprétation uniforme 41](#)

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

.1 le navire ait été en service le 1er juillet 2001 ;

.2 l'Autorité ait établi, en vérifiant la documentation officielle du navire, que celui-ci satisfait aux conditions spécifiées ci-dessus ;

.3 les conditions spécifiées ci-dessus n'aient pas changé ; et

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

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

Voir [interprétation uniforme 42](#)

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

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

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

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

.2 du paragraphe 7 du présent article.

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

En vertu du présent paragraphe, il n'est pas fait application des dispositions du paragraphe 7 du présent article aux navires battant pavillon français (Voir les circulaires MEPC.1/Circ.527 et MEPC.1/Circ.527/Rév.1 des 5 juillet et 4 octobre 2006).

En application du [Règlement \(UE\) n ° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque](#) et par décision du Conseil de l'Union européenne, les dérogations autorisées au paragraphe 7 du présent article ne sont pas applicables dans les eaux européennes.

Article 213-1.21 : Prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers transportant des hydrocarbures lourds en tant que cargaison

(Arrêté du 06/09/07)

1 Le présent article :

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

.2 ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa 1 ci-dessus qui satisfont aux articles 213-1.19.3.1 et 213-1.19.3.2 ou 213-1.19.4 ou 213-1.19.5 du présent chapitre, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances à respecter pour la protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles qui sont spécifiées dans le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison à bord des navires du type 2 et les distances à respecter pour la protection du fond doivent satisfaire à l'article 213-1.18.15.2 du présent chapitre.

2 Aux fins du présent article, « *hydrocarbures lourds* » désigne l'un quelconque des produits suivants :

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

.2 hydrocarbures, autres que le pétrole brut, d'une densité à 15°C supérieure à 900 kg/m³ ou d'une viscosité cinématique à 50°C supérieure à 180 mm² /s ; ou

.3 bitume, goudron et leurs émulsions.

3 Outre les dispositions de l'article 213-1.20 qui lui sont applicables, un pétrolier auquel le présent article s'applique doit satisfaire aux dispositions des paragraphes 4 à 8 du présent article.

4 Sous réserve des dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 du présent article, un pétrolier auquel le présent article s'applique doit :

.1 si son port en lourd est égal ou supérieur à 5 000 tonnes, satisfaire aux prescriptions de l'article 213-1.19 du présent chapitre au plus tard le 5 avril 2005 ; ou

.2 si son port en lourd est égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 5 000 tonnes, être doté de citernes ou d'espaces de double fond satisfaisant aux dispositions de l'article 213-1.19.6.1 du présent chapitre et de citernes ou d'espaces latéraux disposés conformément à l'article 213-1.19.3.1 et satisfaisant au critère spécifié pour la distance w à l'article 213-1.19.6.2, au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008.

5 Dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison et qui est doté soit uniquement de doubles fonds ou de doubles murailles qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, soit d'espaces de double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, mais qui ne satisfait pas aux conditions requises pour être exempté de l'application des dispositions du paragraphe 1.2 du présent article, l'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel navire au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4 du présent article, à condition que :

.1 le navire ait été en service le 4 décembre 2003 ;

.2 l'Autorité ait établi, en vérifiant la documentation officielle du navire, que celui-ci satisfait aux conditions spécifiées ci-dessus ;

.3 les conditions spécifiées ci-dessus n'aient pas changé ; et

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

6 .1 L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes qui transporte du pétrole brut d'une densité à 15°C supérieure à 900 kg/m³ mais inférieure à 945 kg/m³ au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4.1 du présent article si les résultats de l'application du système d'évaluation de l'état du navire visé à l'article 213-1.20.6 attestent, à la satisfaction de l'Autorité, que le navire est en état de continuer à être exploité, compte tenu de ses dimensions, de son âge, de sa zone d'exploitation et de l'état de sa structure, à condition que son exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.

Voir [interprétation uniforme 43](#)

.2 L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 5 000 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4.2 du présent article si, de l'avis de l'Autorité, le navire est en état de continuer à être exploité, compte tenu de ses dimensions, de son âge, de sa zone d'exploitation et de l'état de sa structure, à condition que son exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après la date de sa livraison.

7 L'Autorité d'une Partie à la présente Convention peut exempter un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes qui transporte des hydrocarbures lourds en tant que cargaison de l'application des dispositions du présent article si ce pétrolier :

.1 soit effectue exclusivement des voyages à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction, soit est exploité en tant qu'unité flottante de stockage d'hydrocarbures lourds située à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction ; ou

.2 soit effectue exclusivement des voyages à l'intérieur d'une zone relevant de la juridiction d'une autre Partie, soit est exploité en tant qu'unité flottante de stockage d'hydrocarbures lourds située à l'intérieur d'une zone relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette partie consente à ce que le pétrolier soit exploité à l'intérieur d'une zone relevant de sa juridiction.

8 .1 L'Autorité d'une Partie à la présente Convention qui autorise, suspend, retire ou refuse l'application du paragraphe 5, 6 ou 7 du présent article à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement communiquer les détails pertinents à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.

.2 Sous réserve des dispositions du droit international, une Partie à la présente Convention a le droit de refuser à des pétroliers exploités conformément aux dispositions du paragraphe 5 ou 6 du présent article l'accès aux ports ou terminaux au large relevant de sa juridiction, ou de refuser le transbordement entre navires d'hydrocarbures lourds dans une zone relevant de sa juridiction, sauf lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer. En pareil cas, cette partie doit communiquer les détails de ce refus à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information.

En vertu du présent paragraphe, il n'est pas fait application des dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 du présent article aux navires battant pavillon français (Voir la notification de la France à l'OMI du 29 juin 2005).

En application du [Règlement \(UE\) n ° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque](#), et par décision du Conseil de l'Union européenne, les dérogations autorisées aux paragraphes 5, 6 et 7 du présent article ne sont pas applicables dans les eaux européennes.

Article 213-1.22 : Protection du fond des chambres des pompes

1 Le présent article s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes construits le 1er janvier 2007 ou après cette date.

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

$h = B/15$ (m) ; ou

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

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

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

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

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

Voir [interprétation uniforme 44](#)

Article 213-1.23 : Aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures

1 Le présent article s'applique aux pétroliers livrés le 1er janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.8.

2 Aux fins du présent article, les définitions ci-après s'appliquent :

.1 Le « *tirant d'eau à la ligne de charge* (d_s) » est la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres, à la mi-longueur du navire, et la flottaison correspondant au tirant d'eau d'été devant être assigné au navire. Les calculs relatifs à le présent article devraient être basés sur le tirant d'eau d_s , sans tenir compte des tirants d'eau assignés qui peuvent être supérieurs à d_s , tel que le tirant d'eau à la ligne de charge tropicale.

.2 La « *flottaison* (d_B) » est la distance verticale, en m, entre le tracé de la quille hors membres, à la mi-longueur du navire, et la flottaison correspondant à 30 % du creux D_s .

.3 La « *largeur* (B_s) » est la largeur extrême hors membres du navire, en m, au niveau ou au-dessous de la ligne de charge maximale d_s .

.4 La « *largeur* (B_B) » est la largeur extrême hors membres du navire, en m, au niveau ou au-dessous de la flottaison d_B .

.5 Le « *creux* (D_s) » est le creux sur quille en m, mesuré à la mi-longueur du navire jusqu'au pont supérieur, sur le bordé.

.6 La « *longueur* (L) » et le « *port en lourd* (DW) » ont le sens défini dans les règles 1.19 et 1.23 respectivement.

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

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

$O_M \leq 0,015$	pour $C \leq 200.000 \text{ m}^3$
$O_M \leq 0,012 + (0,003/200.000)(400.000 - C)$	pour $200.000 \text{ m}^3 < C < 400.000 \text{ m}^3$
$O_M \leq 0,012$	pour $C \geq 400.000 \text{ m}^3$

pour les transporteurs mixtes d'un port en lourd supérieur à 5000 tonnes métriques mais d'une capacité inférieure à 200.000 m³, le paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne peut être appliqué à condition que les calculs soumis montrent, à la satisfaction de l'Autorité, qu'une fois sa résistance structurelle accrue prise en considération, le transporteur mixte a une aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures qui est au moins équivalente à celle d'un navire-citerne à double coque standard de mêmes dimensions dont $O_M \leq 0,015$.

$$O_M \leq 0,021 \quad \text{pour } C \leq 100.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100.000)(200.000 - C) \quad \text{pour } 100.000 \text{ m}^3 < C < 200.000 \text{ m}^3$$

dans ces formules :

O_M = paramètre correspondant à la fuite d'hydrocarbures moyenne

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

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

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

$$\left(0,5\frac{b_i}{B}+0,1\right)L \quad \text{à condition que cette valeur ne dépasse pas } 0,2L$$

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

$$\left(0,2\frac{b_i}{B}+0,15\right)L$$

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

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

.2 pour les citernes à cargaison centrales :

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

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

$$\text{- lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale axiale : } \left(0,5\frac{b_i}{B}+0,1\right)L$$

$$\text{- lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale : } \left(0,2\frac{b_i}{B}+0,15\right)L$$

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

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

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

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

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

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

$$\rho_n = 1000(DW)/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

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

.6 Il peut être fait abstraction des puisards pour déterminer l'emplacement des citernes, à condition que les puisards soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le bordé de fond ne soit pas inférieure à 0,5 h, h étant la hauteur définie à l'article 213-1.19.3.2.

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

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

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

dans cette formule :

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

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

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

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

dans cette formule :

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

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

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

$$O_{MS} = \sum_{i=1}^n P_{S(i)} Q_{S(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

dans cette formule :

i représente chaque citerne à cargaison considérée ;

n = le nombre total de citernes à cargaison ;

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

$O_{S(i)}$ = la fuite, en m^3 , qui résulte d'une avarie de bordé subie par une citerne à cargaison i , et qui est supposée égale au volume total des hydrocarbures dans la citerne à cargaison i remplie à 98 %, à moins qu'il ne soit prouvé, par l'application des Directives visées à l'article 213-1.19.5, qu'un volume de cargaison important sera conservé ; et

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

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

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

dans cette formule :

i représente chaque citerne à cargaison considérée ;

n = le nombre total de citernes à cargaison ;

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

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

$C_{DB(i)}$ = facteur représentant le volume des hydrocarbures captés, tel que défini au paragraphe 7.4 du présent article.

$$.2 \quad O_{B(i)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

dans cette formule :

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

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

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

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

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

$$h_C = \{(d_s + t_C - Z_1) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

dans cette formule :

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

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

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

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

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

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

ρ_n = densité nominale des hydrocarbures de cargaison, calculée conformément au paragraphe 4.4 du présent article.

Voir [interprétation uniforme 45](#)

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

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

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

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

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

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

dans cette formule :

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

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

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

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} , P_{Su} et P_{Sy} sont obtenus par interpolation linéaire à partir du tableau des probabilités d'une avarie de bordé qui figure au paragraphe 8.3 du présent article, dans lequel :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

y = la distance horizontale minimale, en m, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal, entre le compartiment considéré et le bordé extérieur ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Pour les dispositions symétriques des citernes, les avaries sont envisagées pour un bordé du navire seulement, auquel cas toutes les dimensions "y" doivent être mesurées de ce même bordé. Pour les dispositions asymétriques, se reporter aux Notes explicatives sur les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52), telle qu'amendée par la résolution MEPC.146(54).

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de bordé

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

P_{Sy} doit être calculé comme suit :

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

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

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

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

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

$$.1 \quad P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

dans cette formule :

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

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = probabilité que l'avarie pénètre la zone transversale limitée par Y_p et Y_s ; et

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = probabilité que l'avarie s'étende verticalement au-dessus de la limite définie par z .

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

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

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

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

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

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

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

X_a et X_f sont telles que définies dans le paragraphe 8.2 du présent article ;

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

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

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

.3 Tableau des probabilités d'une avarie de fond

X_a/L	P_{Ba}	X_r/L	P_{Br}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} doit être calculé comme suit :

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

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

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

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

.1 Pour calculer les probabilités mentionnées aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus avec plus de précision, on peut appliquer des sous-compartiments hypothétiques⁽¹⁾.

.2 Pour calculer les probabilités mentionnées aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus, on peut appliquer directement les fonctions de distribution stochastique de la densité figurant dans les Directives mentionnées à l'article 213-1.19.5.

.3 L'aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures peut être évaluée conformément à la méthode décrite dans les Directives mentionnées à l'article 213-1.19.5.

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

⁽¹⁾ Se reporter aux Notes explicatives sur les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.122(52), telle qu'amendée par la résolution MEPC.146(54).

.1 Les tuyautages qui traversent les citernes à cargaison et sont situés à moins de 0,30Bs du bordé du navire ou à moins de 0,30Ds du fond du navire doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture similaires à l'endroit où ils débouchent dans une citerne à cargaison. Ces vannes doivent être fermées en permanence en mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de la cargaison est nécessaire pour des opérations indispensables relatives à la cargaison.

.2 L'utilisation d'un dispositif permettant de transférer rapidement la cargaison en cas d'urgence ou celle d'un autre système mis en place pour réduire les fuites d'hydrocarbures en cas d'accident ne peut être considérée comme contribuant à limiter les fuites d'hydrocarbures qu'après que l'Organisation a approuvé les aspects de ce système liés à l'efficacité et la sécurité. La demande d'approbation doit être soumise de la manière prévue dans les Directives mentionnées à l'article 213-1.19.5.

Article 213-1.24 : Hypothèses relatives aux avaries

1 Pour calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures des pétroliers conformément aux articles 213-1.25 et 213-1.26, on s'est fondé sur les trois dimensions d'une brèche en forme de parallélépipède dans le bordé ou le fond du navire. Dans le dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du pétrolier.

.1 Avarie de bordé :

1	Étendue longitudinale (l_b) :	$1/3L^{2/3}$ ou 14,5 m, si cette dimension est inférieure
2	Étendue transversale (t_b) (mesurée à partir du bordé vers l'intérieur et perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné) :	B/5 ou 11,5 m, si cette dimension est inférieure
3	Étendue verticale (v_b) :	À partir de la ligne de référence, sans limitation vers le haut

.2 Avarie de fond :

	Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Sur toute autre partie du navire
1 Étendue longitudinale (l_f) :	L/10	L/10 ou 5 m, si cette dimension est inférieure
2 Étendue transversale (t_f) :	B/6 ou 10 m, en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimension puisse être inférieure à 5 m	5 m
3 Étendue verticale (v_f) à partir de la ligne de référence :	B/15 ou 6 m, si cette dimension est inférieure	

Voir [interprétation uniforme 46](#)

2 Partout où les symboles utilisés dans le présent article figurent dans la présente partie, ils ont le sens défini dans le présent article.

Article 213-1.25 : Fuites hypothétiques d'hydrocarbures

Voir [interprétation uniforme 47](#)

1 Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues aux avaries de bordé (Oc) ou de fond (Os) sont calculées à l'aide des formules suivantes pour les compartiments endommagés à la suite d'une avarie survenue en tout emplacement possible de la longueur du navire, dans la mesure définie à l'article 213-1.24 du présent chapitre.

.1 Avaries de bordé :

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

.2 Avaries de fond :

$$O_s = \left(\sum W_i \sum K_i \right) \quad (II)$$

dans ces formules :

W_i = Volume, en m^3 , d'une citerne latérale en état d'avarie après la brèche hypothétique mentionnée à l'article 213-1.24 du présent chapitre ; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, W_i peut être pris égal à zéro.

C_i = Volume, en m^3 , d'une citerne centrale en état d'avarie après la brèche hypothétique mentionnée à l'article 213-1.24 du présent chapitre ; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, C_i peut être pris égal à zéro.

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

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

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

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

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

Voir [interprétation uniforme 48](#)

2 Si un espace vide ou une citerne à ballast séparé dont la longueur est inférieure à la longueur l_c définie à l'article 213-1.24 du présent chapitre se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur O_c de la formule (I) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité), multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

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

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

3.1 Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de doubles fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus contiennent une cargaison.

3.2 Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (II) le volume des citernes situées au-dessus de l'avarie de fond, même si l'on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

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

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de vannes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire. Ces vannes doivent être fermées en permanence en mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

Voir [interprétation uniforme 49](#)

4 Lorsque l'avarie de fond atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur O_s peut être calculée à l'aide de la formule suivante :

$$O_s = \frac{1}{4} \sum_{i=1}^4 h_i$$

(III)

5 Une Autorité peut considérer comme étant de nature à limiter les fuites d'hydrocarbures en cas d'avarie de fond la présence à bord d'un dispositif de transfert de la cargaison ayant, en cas d'urgence, une forte puissance d'aspiration dans chaque citerne à cargaison, qui permette de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes à ballast séparé ou vers les citernes à cargaison partiellement remplies, si on peut s'assurer que ces dernières ont une capacité disponible suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, l'Autorité ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de O_s d'après la formule (III). Les tuyautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche dans le fond v_s . L'Autorité doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres Parties à la Convention.

6 Le présent article ne s'applique pas aux pétroliers livrés le 1er janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.8.

Article 213-1.26 : Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 7 du présent article,

1. tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à l'article 213-1.01.28.2 ; et

2. tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 livré le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.1, qui appartient à l'une des deux catégories suivantes :

.1 pétroliers dont la livraison est postérieure au 1er janvier 1977 ; ou

.2 pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes :

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

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

doivent satisfaire aux dispositions du présent article.

2 Les dimensions et la disposition des citernes à cargaison des pétroliers doivent être telles que les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c ou O_s , calculées ainsi qu'il est prescrit à l'article 213-1.25 du présent chapitre ne dépassent en aucun point de la longueur du navire 30.000 m^3 ou $40\sqrt[3]{DW}$, si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40.000 m^3 .

3 Le volume d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser, à bord d'un pétrolier, 75 % des limites prévues au paragraphe 2 du présent article pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 50.000 m^3 . Toutefois, à bord des pétroliers équipés de citernes à ballast séparé tels qu'ils sont définis à l'article 213-1.18 du présent chapitre, le volume admissible d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures installée entre deux citernes à ballast séparé d'une longueur supérieure à l_c , peut être augmenté jusqu'à la limite maximale prévue pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures, à condition que la largeur de la citerne latérale soit supérieure à t_c .

4 La longueur de chaque citerne à cargaison ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes, si ces valeurs sont supérieures :

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

$$\left(0,5\frac{b}{B}+0,1\right)L \text{ à condition que cette valeur ne dépasse pas } 0,2L ;$$

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

$$\left(0,2\frac{b}{B}+0,1\right)L$$

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

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

.2 pour les citernes centrales :

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

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

- lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale axiale : $\left(0,5\frac{b}{B}+0,1\right)L$

- lorsqu'il existe une cloison longitudinale axiale : $\left(0,2\frac{b}{B}+0,1\right)L$

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

5 Afin de ne pas dépasser les limites de volume fixées par les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article et quel que soit le type agréé du système de transfert de la cargaison qui a été installé, lorsque ce système relie entre elles un nombre de citernes à cargaison égal ou supérieur à deux, des vannes ou d'autres dispositifs de fermeture analogues doivent séparer les citernes les unes des autres. Ces vannes et dispositifs doivent être fermés lorsque le pétrolier est en mer.

6 Les tuyautages qui traversent les citernes à cargaison et sont situés à moins de t_c du bordé du navire ou à moins de v_c du fond du navire doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture analogues à l'endroit où ils débouchent dans une quelconque citerne à cargaison. Ces vannes doivent être fermées en permanence en mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

7 Le présent article ne s'applique pas aux pétroliers livrés le 1er janvier 2010 ou après cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.8.

Article 213-1.27 : Stabilité à l'état intact

Voir [interprétation uniforme 50](#)

1 Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes livré le 1er février 2002 ou après cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.7 doit satisfaire aux critères de stabilité à l'état intact applicables, spécifiés aux alinéas 1 et 2 du présent paragraphe, quel que soit le tirant d'eau en service dans les conditions les plus défavorables de chargement de la cargaison et du ballast compatibles avec les bonnes pratiques d'exploitation, y compris aux stades intermédiaires des opérations de transfert de liquides. Dans tous les cas, on suppose que les citernes de ballast sont partiellement remplies.

.1 Au port, la distance métacentrique initiale G_{Mo} , corrigée pour tenir compte de l'effet des carènes liquides mesuré à un angle d'inclinaison de 0° , ne doit pas être inférieure à 0,15 m.

.2 En mer, les critères suivants sont applicables :

.1 l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) ne doit pas être inférieure à 0,055 mètre-radian jusqu'à un angle d'inclinaison $\theta = 30^\circ$, ni inférieure à 0,09 mètre-radian jusqu'à $\theta = 40^\circ$ ou jusqu'à l'angle d'envahissement $\theta_f^{(1)}$, si ce dernier est inférieur à 40° . De plus, l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) entre les angles d'inclinaison 30° et 40° , ou entre les angles 30° et θ_f si ce dernier est inférieur à 40° , ne doit pas être inférieure à 0,03 mètre-radian ;

.2 le bras de levier de redressement GZ doit être égal à 0,20 m au moins lorsque l'angle d'inclinaison est égal ou supérieur à 30° ;

.3 le bras de levier de redressement maximal doit être atteint à un angle d'inclinaison de préférence supérieur à 30° , mais en aucun cas inférieur à 25° ; et

.4 la distance métacentrique initiale G_{Mo} , corrigée pour tenir compte de l'effet des carènes liquides mesuré à un angle d'inclinaison de 0° , ne doit pas être inférieure à 0,15 m.

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

3 Les procédures d'exploitation complémentaires simples visées au paragraphe 2 du présent article pour les opérations de transfert de liquides sont des consignes écrites fournies au capitaine qui :

.1 sont approuvées par l'Autorité ;

.2 indiquent les citernes à cargaison et les citernes de ballast pouvant, dans chaque condition particulière de transfert de liquides et pour la gamme possible des densités de cargaison, être partiellement remplies sans que cela empêche de satisfaire aux critères de stabilité. Les citernes partiellement remplies peuvent varier durant les opérations de transfert de liquides et toutes les combinaisons sont autorisées, à condition qu'il soit satisfait aux critères ;

.3 sont aisément comprises par l'officier responsable des opérations de transfert de liquides ;

.4 indiquent l'ordre dans lequel effectuer les opérations de transfert de la cargaison / du ballast ;

⁽¹⁾ θ_f est l'angle d'inclinaison auquel sont immergées les ouvertures dans la coque, les superstructures ou les roufs qui ne peuvent être fermées d'une façon étanche aux intempéries. Lorsqu'on applique ce critère, il n'y a pas lieu de considérer comme étant ouvertes les petites ouvertures par lesquelles un envahissement progressif ne peut pas se produire.

- .5 permettent de comparer la stabilité obtenue et la stabilité requise à l'aide de critères de stabilité représentés sous forme de graphiques ou de tableaux ;
- .6 n'exigent pas de l'officier responsable des calculs mathématiques complexes ;
- .7 indiquent les mesures correctives que l'officier responsable doit prendre en cas d'écart par rapport aux valeurs recommandées et en cas de situation critique ; et
- .8 figurent bien en évidence dans le manuel approuvé de directives sur l'assiette et la stabilité et sont affichées bien en vue au poste de commande des opérations de transfert de la cargaison/du ballast ainsi que dans tout logiciel utilisé pour effectuer les calculs de stabilité.

Article 213-1.28 : Compartimentage et stabilité après avarie

(Arrêté du 06/09/07)

1 Tout pétrolier livré après le 31 décembre 1979, tel que défini à l'article 213-1.01.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, doit satisfaire aux critères de compartimentage et de stabilité après avarie spécifiés au paragraphe 3 du présent article après avoir subi l'avarie hypothétique de bordé ou de fond définie au paragraphe 2 du présent article, quel que soit le tirant d'eau en service résultant des conditions effectives de chargement partiel ou de pleine charge compatibles avec l'assiette et la résistance du navire, et avec la densité relative de la cargaison. Cette avarie doit être appliquée à tous les emplacements possibles de la longueur du navire, comme suit :

Voir [interprétation uniforme 51](#)

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

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

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

Voir [interprétation uniforme 52](#)

- .1 Avarie de bordé :

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

.2 Avarie de fond

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

.3 Si une avarie d'une étendue inférieure à l'étendue maximale spécifiée aux alinéas .1 et .2 du paragraphe 2 ci-dessus entraîne une situation plus grave, cette avarie doit être prise en considération.

.4 Dans le cas de l'avarie s'étendant à des cloisons transversales, telle que spécifiée aux paragraphes 1.1 et 1.2 du présent article, la distance qui sépare les cloisons transversales étanches à l'eau doit être au moins égale à l'étendue longitudinale de l'avarie hypothétique spécifiée à l'alinéa .1 du présent paragraphe pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque cette distance est inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs des cloisons comprises dans l'étendue de l'avarie sont inexistantes aux fins des calculs visant à déterminer les compartiments envahis.

.5 Dans le cas de l'avarie située entre deux cloisons transversales étanches à l'eau contiguës, telle que spécifiée au paragraphe 1.3 du présent article, aucune cloison transversale principale ou aucune cloison transversale limitant une citerne latérale ou une citerne de double fond ne doit être supposée endommagée sauf :

- .1 si la distance qui sépare les cloisons contiguës est inférieure à l'étendue longitudinale de l'avarie hypothétique spécifiée à l'alinéa .1 du paragraphe 2 ci-dessus ; ou
- .2 si une cloison transversale présente une niche ou un décrochement d'une longueur supérieure à 3,05 m situé à l'intérieur de l'étendue de la pénétration de l'avarie hypothétique. Le décrochement formé par la cloison de coqueron arrière et le toit du coqueron arrière ne doit pas être considéré comme un décrochement aux fins du présent article.

.6 Si des tuyautages, conduits ou tunnels sont situés à l'intérieur de l'étendue hypothétique de l'avarie, des dispositions doivent être prises pour éviter que l'envahissement progressif ne s'étende par l'intermédiaire de ces tuyautages, conduits ou tunnels à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie.

3 Un pétrolier doit être considéré comme satisfaisant aux critères de stabilité après avarie si les conditions suivantes sont remplies :

.1 La flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, doit se situer au-dessous du bord inférieur de toute ouverture par laquelle un envahissement progressif peut se produire. Parmi ces ouvertures, doivent être inclus les tuyaux de dégagement d'air et les ouvertures qui sont fermées par des portes ou des panneaux d'écouille étanches aux intempéries, mais peuvent être exclues les ouvertures fermées par des bouchons de trous d'hommes et des bouchons à plat pont étanches à l'eau, par des petits panneaux d'écouille étanches à l'eau de citernes à cargaison qui maintiennent l'étanchéité élevée du pont, par des portes à glissière étanches à l'eau actionnées à distance et par des hublots de type fixe.

.2 Au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison dû à l'envahissement dissymétrique ne doit pas dépasser 25°. Toutefois, cet angle peut être porté à 30° si le livet de pont n'est pas immergé.

.3 La stabilité au stade final de l'envahissement doit être calculée et peut être considérée comme suffisante si la courbe des bras de levier de redressement a un arc minimal de 20° au-delà de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement résiduel maximal n'est pas inférieur à 0,1 m dans l'arc de 20° ; l'aire sous-tendue par la courbe dans cet arc de 20° ne doit pas être inférieure à 0,0175 mètre-radian. Les ouvertures non protégées ne doivent pas être immergées dans cet arc, à moins que le compartiment considéré ne soit supposé envahi. Dans cet arc, l'immersion de l'une quelconque des ouvertures énumérées à l'alinéa 1 du présent paragraphe et des autres ouvertures pouvant être fermées de manière étanche aux intempéries peut être autorisée.

.4 L'Autorité doit s'assurer que la stabilité du navire aux stades intermédiaires d'envahissement est suffisante.

.5 Les dispositifs d'équilibrage nécessitant des aides mécaniques telles que des clapets ou des tuyaux d'équilibrage, s'ils sont installés, ne doivent pas être pris en considération pour réduire l'angle de gîte ou pour atteindre l'arc minimal de stabilité résiduelle en vue de satisfaire aux dispositions des alinéas 1, 2 et 3 du présent paragraphe et une stabilité résiduelle suffisante doit être maintenue à tous les stades de l'équilibrage. Les locaux qui sont reliés par des conduits à large section peuvent être considérés comme des locaux communs.

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

.1 il doit être tenu compte de toute citerne vide ou partiellement remplie ainsi que de la densité relative des cargaisons transportées et des fuites de liquides provenant de compartiments endommagés ;

.2 les perméabilités supposées pour les espaces envahis à la suite d'une avarie doivent être les suivantes :

Espaces	Perméabilités
Destinés aux provisions de bord	0,60
Occupés par des locaux d'habitation	0,95
Occupés par des machines	0,85
Vides	0,95
Destinés aux liquides consommables	0 à 0,95 ⁽¹⁾
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95 ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être compatible avec la quantité de liquides transportés dans le compartiment. Chaque fois que l'avarie pénètre une citerne contenant des liquides, on doit supposer que le contenu est complètement perdu et remplacé par de l'eau de mer jusqu'au niveau du plan final d'équilibre.

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

.4 l'effet de carène liquide doit être calculé à un angle d'inclinaison de 5° pour chaque compartiment. L'Autorité peut exiger ou permettre que les corrections pour carènes liquides soient calculées à un angle d'inclinaison supérieur à 5° dans le cas de citernes partiellement remplies ;

.5 pour le calcul de l'effet de carène liquide des liquides consommables, il doit être supposé que, pour chaque type de liquide, au moins deux citernes situées côte à côte dans le sens transversal ou une citerne unique sur l'axe longitudinal ont un effet de carène liquide et la citerne ou la combinaison de citernes à prendre en compte doit être celle où l'effet de carène liquide est le plus important.

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

.1 les renseignements relatifs au chargement et à la répartition des cargaisons qui sont nécessaires pour garantir le respect des dispositions du présent article ;

.2 les données sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans le présent article et notamment sur l'incidence des dérogations qui auront pu être accordées en vertu du paragraphe 1.3 du présent article.

6 Tous les pétroliers doivent être équipés d'un calculateur de stabilité capable de vérifier qu'ils satisfont aux critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie et approuvé par l'Autorité compte tenu des normes de performance recommandées par l'Organisation³ :

.1 les pétroliers construits avant le 1er janvier 2016 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle à la première visite de renouvellement du navire prévue après le 1er janvier 2016 mais au plus tard le 1er janvier 2021;

.2 nonobstant les prescriptions de l'alinéa .1, un calculateur de stabilité installé à bord d'un pétrolier construit avant le 1er janvier 2016 n'a pas à être remplacé s'il est capable de vérifier que les critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie sont respectés à la satisfaction de l'Autorité; et

.3 aux fins du contrôle prévu à la règle 11, l'Autorité doit délivrer un document d'approbation du calculateur de stabilité.

7 Pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes livrés le 6 juillet 1996 ou après cette, tels que définis à l'article 213-1.01.28.6, les avaries hypothétiques spécifiées au paragraphe 2.2 du présent article doivent être complétées par l'avarie de fond par déchirure hypothétique suivante :

.1 étendue longitudinale :

.1 navires d'un port en lourd égal ou supérieur à 75 000 tonnes :

0,6L mesurée depuis la perpendiculaire avant ;

.2 navires d'un port en lourd inférieur à 75 000 tonnes :

0,4L mesurée depuis la perpendiculaire avant ;

.2 étendue transversale : B/3 en un point quelconque du fond ;

.3 étendue verticale : brèche ouverte dans la paroi extérieure de la coque.

³ Se reporter au chapitre 4 de la partie B du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008 ([Recueil IS de 2008](#)), tel que modifié, à la section 4 de l'annexe aux Directives pour l'approbation des calculateurs de stabilité ([MSC.1/Circ.1229](#)), telles que modifiées, et aux normes techniques définies dans la partie 1 des Directives pour la vérification de la stabilité après avarie des navires-citernes ([MSC.1/Circ.1461](#)).

Article 213-1.29 : Citernes de décantation

1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 213-1.03 du présent chapitre, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés de citernes de décantation conformément aux prescriptions des paragraphes 2.1 à 2.3 du présent article. A bord des pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.1, l'une quelconque des citernes à cargaison peut être désignée comme citerne de décantation.

2.1 Des moyens appropriés doivent être prévus pour nettoyer les citernes à cargaison et transférer les résidus des eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes à cargaison dans une citerne de décantation approuvée par l'Autorité.

2.2 Dans ce système, on doit prévoir des dispositifs qui permettent de transférer les déchets d'hydrocarbures dans une citerne de décantation ou un ensemble de citernes de décantation de manière que tout effluent rejeté à la mer satisfasse aux dispositions de l'article 213-1.34 du présent chapitre.

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

.1 2 % dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système ;

.2 2 % lorsque le navire est muni de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de l'article 213-1.18 du présent chapitre, ou lorsque le navire est équipé d'un dispositif de nettoyage des citernes à cargaison par lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de l'article 213-1.33 du présent chapitre. Cette capacité peut être ramenée à 1,5 % dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système ; et

.3 1 % dans le cas des transporteurs mixtes lorsque la cargaison d'hydrocarbures est transportée uniquement dans des citernes à parois lisses. Cette capacité peut être ramenée à 0,8 % lorsque les dispositifs de lavage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le système.

Voir **interprétation uniforme 53**

2.4 Les entrées, sorties, chicanes ou déversoirs, s'il en existe, des citernes de décantation doivent être disposés de manière à éviter qu'il n'y ait des remous excessifs et que des hydrocarbures ou émulsions d'hydrocarbures ne soient entraînés avec l'eau.

3 Les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, doivent être munis de deux citernes de décantation au moins.

Article 213-1.30 : Installations de pompage, de tuyautages et de rejet

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

2 A bord de tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, les tuyautages qui permettent d'effectuer les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autorisés par l'article 213-1.34 du présent chapitre, doivent aboutir au pont découvert ou au bordé du navire au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal. On peut accepter que les tuyautages soient disposés différemment pour permettre les rejets dans les conditions autorisées aux alinéas .1 à .5 du paragraphe 6 du présent article.

Voir [interprétation uniforme 54](#)

3 A bord des pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autres que les rejets au-dessous de la flottaison autorisés en vertu du paragraphe 6 du présent article, à partir d'un endroit situé sur le pont supérieur ou au-dessus d'où l'on puisse exercer une surveillance visuelle sur le collecteur visé au paragraphe 1 du présent article et sur les rejets à la mer par les tuyautages visés au paragraphe 2 du présent article. Il n'est pas nécessaire d'avoir une commande permettant d'interrompre le rejet à l'endroit d'où l'on exerce cette surveillance s'il existe un système efficace et fiable de communication tel qu'un système de communication par téléphone ou radio entre l'endroit d'où s'exerce la surveillance et l'emplacement de la commande des rejets.

4 Tout pétrolier livré après le 1er juin 1982, tel que défini à l'article 213-1.01.28.4, qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux conditions suivantes :

- .1 il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites ; et
- .2 on doit prévoir des moyens pour vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison en les reliant, s'il y a lieu, à un dispositif d'assèchement. Les résidus provenant de la vidange des conduites et des pompes doivent pouvoir être déversés aussi bien à terre que dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes du collecteur du navire.

Voir [interprétation uniforme 55](#)

5 Tout transporteur de brut livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.3, qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 4.2 du présent article.

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

- .1 Les rejets de ballast séparé et de ballast propre peuvent s'effectuer sous la flottaison :
 - .1 dans les ports ou les terminaux au large, ou
 - .2 en mer par gravité, ou
 - .3 en mer par pompage si les eaux de ballast sont renouvelées en vertu des dispositions de l'article 213-1.D-1.1 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, à condition que l'on examine, visuellement ou par un autre moyen, la surface de l'eau de ballast, immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.
- .2 Les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.1, qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter du ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent le rejeter en mer au-dessous de la flottaison, à condition que l'on ait examiné la surface de l'eau de ballast immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

.3 Les pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.3, exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter au-dessus de la flottaison des eaux de ballast en provenance des citernes à ballast propre spécialisées peuvent rejeter ce ballast au-dessous de la flottaison à condition que le rejet des eaux de ballast soit surveillé conformément aux prescriptions de l'article 213-1.18.8.3 du présent chapitre.

.4 En mer, tout pétrolier peut rejeter par gravité au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des citernes situées dans la tranche de la cargaison, autres que les citernes de décantation, à condition que l'on laisse suffisamment de temps pour permettre la séparation des hydrocarbures et de l'eau et que l'on examine les eaux de ballast immédiatement avant le rejet au moyen d'un détecteur d'interface hydrocarbures/eau tel que visé à l'article 213-1.32 du présent chapitre, afin de s'assurer que la hauteur de l'interface est telle que le rejet n'entraîne aucun risque accru de dommage pour le milieu marin.

.5 En mer, les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.1, après avoir procédé à des rejets selon la méthode prévue à l'alinéa 4 du présent paragraphe ou au lieu de procéder à ces rejets, peuvent rejeter au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance de la tranche des citernes à cargaison, lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

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

Voir **interprétation uniforme 56**

7 Tout pétrolier d'une jauge brute supérieure à 150, livré le 1er janvier 2010 ou après cette date, tel que défini à l'article 213-1.01.28.8, et qui a une caisse de prise d'eau de mer raccordée en permanence au circuit de tuyautages de la cargaison, doit avoir une soupape sur la caisse de prise d'eau de mer et une autre soupape intérieure, pour l'isolation. Outre ces deux soupapes, la caisse de prise d'eau de mer doit pouvoir être isolée du circuit de tuyautages de la cargaison pendant le chargement, le transport et le déchargement, grâce à un moyen de fermeture direct jugé satisfaisant par l'Autorité. Ce moyen de fermeture direct est un dispositif installé dans le circuit de tuyautages pour empêcher, quelles que soient les circonstances, que les hydrocarbures de cargaison n'envahissent le tronçon de tuyaux situé entre la soupape de la caisse de prise d'eau et l'autre soupape intérieure.

Voir **interprétation uniforme 57**

⁽¹⁾ Voir l'appendice 4 des Interprétations uniformes

PARTIE B - MATÉRIEL

Article 213-1.31 : Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

1 Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 213-1.03 du présent chapitre, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité.

2 Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation ⁽¹⁾. Le dispositif doit être muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille marin et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque le taux instantané de rejet des hydrocarbures dépasse celui qui est autorisé par l'article 213-1.34 du présent chapitre. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle doit arrêter le rejet. En cas de défaillance du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, une méthode manuelle peut être utilisée à la place, mais l'élément défectueux doit être réparé dès que possible. Sous réserve de l'autorisation de l'autorité de l'État du port, un pétrolier dont le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures est défectueux peut entreprendre un voyage sur lest pour se rendre dans un port de réparation.

3 Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit être conçu et installé conformément aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers élaborées par l'Organisation ⁽²⁾. Les Autorités peuvent accepter les dispositifs spécifiques décrits dans ces directives et spécifications.

4 Les instructions relatives à l'exploitation de ce dispositif doivent être conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité. Elles doivent porter sur les opérations aussi bien manuelles qu'automatiques et avoir pour objet de garantir que des hydrocarbures ne seront rejetés à aucun moment, sauf dans les conditions spécifiées à l'article 213-1.34 du présent chapitre.

⁽¹⁾ Pour les détecteurs d'hydrocarbures installés à bord de pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter à la Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.393(X). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits le 2 octobre 1986 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14). Pour les détecteurs d'hydrocarbures qui font partie des dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49).

⁽²⁾ Se reporter aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.496(XII), ou aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.586(14), ou aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49), selon le cas.

Article 213-1.32 : Détecteur d'interface hydrocarbures/eau ⁽³⁾

Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 213-1.03 du présent chapitre, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés de détecteurs d'interface hydrocarbures/eau efficaces approuvés par l'Autorité qui permettent de déterminer rapidement et avec précision l'emplacement de l'interface hydrocarbures/eau dans les citernes de décantation et qui soient utilisables dans les autres citernes où s'effectue la séparation des hydrocarbures et de l'eau et d'où l'effluent doit être rejeté directement à la mer.

Article 213-1.33 : Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

1 Tout transporteur de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes livré après le 1er juin 1982, tel que défini à l'article 213-1.01.28.4, doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité doit s'assurer que le système satisfait pleinement aux prescriptions du présent article dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citerne a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure.

2 L'installation de lavage au pétrole brut ainsi que le matériel et les dispositifs connexes doivent satisfaire aux prescriptions adoptées par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par l'Organisation ⁽³⁾. Si un navire est équipé d'une installation de lavage au pétrole brut alors qu'il n'est pas tenu d'en avoir une en vertu du paragraphe 1 du présent article, cette installation doit satisfaire aux critères de sécurité établis par les Spécifications susmentionnées.

3 Tout système de lavage au pétrole brut qui doit être installé en application de l'article 213-1.18.7 du présent chapitre doit satisfaire aux prescriptions du présent article.

Voir [interprétation uniforme 29](#)

⁽³⁾ Se reporter aux Spécifications des détecteurs d'interface hydrocarbures/eau, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.5(XIII).

⁽³⁾ Se reporter aux Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.446(XI) puis modifiées par la résolution A.497(XII) et modifiées à nouveau par la résolution A.897(21).

PARTIE C - CONTRÔLE DES REJETS D'HYDROCARBURES RÉSULTANT DE L'EXPLOITATION**Article 213-1.34 : Contrôle des rejets d'hydrocarbures****A. Rejets hors d'une zone spéciale à l'exception des eaux arctiques**

1 Sous réserve des dispositions de l'article 213-1.04 du présent chapitre et du paragraphe 2 du présent article, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des tranches de la cargaison d'un pétrolier est interdit, sauf lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- .1 le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;
- .2 le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;
- .3 le pétrolier fait route ;
- .4 le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin ;
- .5 la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.1, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, 1/30.000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ; et

Voir [interprétation uniforme 58](#)

- .6 le pétrolier utilise un système de citernes de décantation et un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, tels que prescrits aux règles 29 et 31 du présent chapitre.

2 Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

B. Rejets dans une zone spéciale

3 Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de la tranche de la cargaison d'un pétrolier est interdit pendant que le pétrolier se trouve dans une zone spéciale. ⁽¹⁾

4 Les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5 Aucune disposition du présent article n'interdit à un navire dont une partie seulement du voyage est effectuée dans une zone spéciale de procéder à des rejets en dehors de cette zone spéciale conformément au paragraphe 1 du présent article.

⁽¹⁾ Se reporter à l'article 213-1.38.6.

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

6 Les prescriptions des articles 213-1.29, 213-1.31 et 213-1.32 du présent chapitre ne s'appliquent pas aux pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 pour lesquels le contrôle des rejets d'hydrocarbures en application du présent article doit s'effectuer par la conservation des hydrocarbures à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception. La quantité totale d'hydrocarbures et d'eau utilisée pour le lavage et renvoyée dans une citerne de stockage doit être évacuée dans des installations de réception, à moins que des dispositions appropriées soient prises pour que tout effluent dont le rejet à la mer est autorisé soit efficacement surveillé de manière à garantir le respect des dispositions du présent article.

D. Prescriptions générales

7 Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des Parties à la présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions du présent article. L'enquête devrait porter notamment sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures.

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

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

Article 213-1.35 : Opérations de lavage au pétrole brut

1 Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation ⁽¹⁾ décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2 de l'article 213-1.33 du présent chapitre. Si une modification affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence.

2 En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavées au pétrole brut avant chaque voyage sur lest, afin que, compte tenu de l'itinéraire commercial du pétrolier et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

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

Voir [interprétation uniforme 29](#)

⁽¹⁾ Se reporter au modèle normalisé de Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adopté par la résolution MEPC.3(XII), telle que modifiée par la résolution MEPC.81(43).

Article 213-1.36 : Registre des hydrocarbures, partie II - Opérations concernant la cargaison et le ballast

(Arrêté du 11/04/08)

1 Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast). Cette partie II du registre, qu'elle fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être établie selon le modèle prévu à l'appendice 213-1.III du présent chapitre.

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

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

3 Pour les pétroliers visés par l'article 213-1.34.6 du présent chapitre, la quantité totale d'hydrocarbures et d'eau utilisée pour le lavage et rejetée dans un réservoir de stockage doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie II.

4 Dans le cas d'un rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, tel que visé à l'article 213-1.04 du présent chapitre, ou dans le cas d'un rejet accidentel ou exceptionnel ne faisant pas l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie II.

5 Chacune des opérations décrites au paragraphe 2 du présent article doit être consignée intégralement et dès que possible dans le registre des hydrocarbures, partie II, de manière que toutes les rubriques du registre correspondant à l'opération soient remplies. Les mentions concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées sur le registre des hydrocarbures, partie II, au moins en anglais ou en français. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

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

7 Le registre des hydrocarbures doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

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

9 Pour les pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 qui sont exploités conformément à l'article 213-1.34.6 du présent chapitre, l'Autorité devrait établir un registre des hydrocarbures approprié.

Outre les prescriptions du paragraphe 3 du présent article :

- *à bord des pétroliers visés au présent paragraphe et équipés d'au moins un des dispositifs décrits aux articles 213-1.31 et 213-1.32, il est fait usage des rubriques pertinentes du registre des hydrocarbures, partie II, dont le modèle figure à l'appendice 213-1.III ;*
- *à bord des pétroliers visés au présent paragraphe non équipés d'un tel dispositif, il est fait usage du registre des hydrocarbures, partie III, dont le modèle figure à l'appendice 213-1.III.*

PARTIE 5 - PREVENTION DE LA POLLUTION RESULTANT D'UN EVENEMENT DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Article 213-1.37 : Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

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

Voir [interprétation uniforme 59](#)

2 Un tel plan doit être établi conformément aux directives ⁽¹⁾ élaborées par l'Organisation et doit être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers. Il doit comporter au moins :

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

3 Dans le cas des navires auxquels s'applique également l'article 213-1.17 du chapitre 213-2 de la présente division, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives prescrit par l'article 213-1.17 du chapitre 213-2 de la présente division. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé "Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers".

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

⁽¹⁾ Se reporter aux Directives pour l'élaboration de plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.54(32), telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44).

⁽²⁾ Se reporter aux Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.851(20).

PARTIE 6 - INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

Article 213-1.38 : Installations de réception

(Modifié par arrêté du 24/11/08)

Sans objet

PARTIE 7 - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES APPLICABLES AUX PLATES-FORMES FIXES OU FLOTTANTES

Article 213-1.39 : Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes

Voir [interprétation uniforme 61](#)

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

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

.1 elles doivent être équipées, dans toute la mesure du possible, des installations prescrites aux règles 12 et 14 du présent chapitre ;

.2 elles doivent tenir un registre, d'une forme approuvée par l'Autorité, de toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ; et

.3 sous réserve des dispositions de l'article 213-1.04 du présent chapitre, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures doit être interdit, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.

3 Lorsqu'elles vérifient le respect des dispositions du présent chapitre eu égard aux plates-formes configurées comme des FPSO ou FSU, en sus des prescriptions énoncées au paragraphe 2, les Autorités devraient tenir compte des Directives élaborées par l'Organisation ⁽¹⁾.

PARTIE 8 - PREVENTION DE LA POLLUTION AU COURS DES OPERATIONS DE TRANSFERT DE CARGAISON D'HYDROCARBURES ENTRE PETROLIERS EN MER

Article 213-1.40 : Champ d'application

(Arrêté du 09/12/10)

1. Les règles figurant dans la présente partie s'appliquent aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui effectue un transfert de cargaison d'hydrocarbures avec un autre pétrolier en mer (opérations de transfert de navire à navire (STS)), et à leurs opérations STS effectuées le 1er avril 2012, ou après cette date. Toutefois, les opérations STS effectuées avant cette date mais après l'approbation par l'Administration du plan d'opérations STS requis en vertu de la règle 41.1 doivent être conformes au plan d'opérations STS.
2. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations de transfert d'hydrocarbures concernant des plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flot-

⁽¹⁾ Se reporter à la résolution MEPC.139(53) telle qu'amendée par la résolution MEPC.142(54) "Directives pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU", reproduites dans l'annexe 213-1.A.2.

tantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production, et au stockage d'hydrocarbures au large et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large d'hydrocarbures de production⁴.

3. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations de soutage.
4. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations STS nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou sauvegarder des vies humaines en mer ou pour lutter contre des événements de pollution particuliers en vue de réduire au minimum les dommages de pollution.
5. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations STS lorsque l'un quelconque des navires intervenant est un navire de guerre, un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et utilisé exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

Article 213-1.41 : Règles générales relatives à la sécurité et à la protection du milieu marin

(Arrêté du 09/12/10)

1. Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment procéder à des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1er janvier 2011 ou après cette date. L'Administration approuve le plan d'opérations STS de chaque pétrolier, suivant les modalités définies par la division 130 du présent règlement. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.
2. Le plan d'opérations STS doit être établi compte tenu des renseignements figurant dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation⁵. Le plan d'opérations STS peut être incorporé dans un système de gestion de sécurité existant, tel que prescrit aux termes du chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, si cette prescription est applicable au pétrolier en question.
3. Tout pétrolier soumis aux dispositions de la présente partie et se livrant à des opérations STS doit se conformer à son plan d'opérations STS.
4. La personne qui assure la supervision générale des opérations STS doit avoir les qualifications requises pour s'acquitter de toutes les tâches pertinentes, compte tenu des qualifications spécifiées dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation⁶.
5. Les registres⁷ des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être aisément accessibles aux fins d'inspection.

Article 213-1.42 : Notification

(Arrêté du 09/12/10)

1. Chaque pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre qui envisage de se livrer à une opération STS dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un Etat Partie à la Convention Marpol Annexe VI doit en informer cet Etat Partie au moins 48 heures avant l'heure à laquelle l'opération STS est prévue. Lorsque, dans un cas exceptionnel, tous les renseignements spécifiés au paragraphe 2 ne sont pas disponibles au moins 48 heures à l'avance, le pétrolier qui décharge la cargaison d'hydrocarbures doit signaler à l'Etat Partie à la Convention Marpol Annexe VI au moins 48 heures à l'avance qu'une opération STS aura lieu et les renseignements spécifiés au paragraphe 2 doivent être communiqués à l'Etat Partie dans les meilleurs délais.

⁴ Le chapitre 7 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 (résolution MEPC.117(52)) et l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont trait et s'appliquent à ces opérations.

⁵ Manuel sur la pollution par les hydrocarbures de l'OMI, partie I (Prévention), telle que modifiée, et "Ship-to-ship Transfer Guide (Petroleum)" de l'ICS et de l'OCIMF (quatrième édition, 2005).

⁶ Manuel sur la pollution par les hydrocarbures de l'OMI, partie I (Prévention), telle que modifiée, et "Ship-to-ship Transfer Guide (Petroleum)" de l'ICS et de l'OCIMF (quatrième édition, 2005).

⁷ Chapitres 3 et 4 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78 (résolution MEPC.117(52)); prescriptions relatives à l'inscription dans le registre des hydrocarbures des opérations de soutage et de transfert des cargaisons d'hydrocarbures et tous registres prescrits par le plan d'opérations STS.

2. La notification visée au paragraphe 1 de la présente règle⁸ doit comprendre au moins les renseignements suivants :
- .1 nom, pavillon, indicatif d'appel, numéro OMI et heure prévue d'arrivée des pétroliers intervenant dans les opérations STS;
 - .2 date, heure et lieu géographique auxquels les opérations STS doivent commencer;
 - .3 si les opérations STS doivent être effectuées au mouillage ou en route;
 - .4 type d'hydrocarbures et quantité;
 - .5 durée prévue des opérations STS;
 - .6 identification et coordonnées du prestataire de services ou de la personne assurant la supervision générale des opérations STS; et
 - .7 confirmation que le pétrolier a à bord un plan d'opérations STS conforme aux prescriptions de la règle 41.
3. S'il y a un changement de plus de six heures de la date prévue d'arrivée d'un pétrolier sur les lieux ou dans la zone des opérations STS, le capitaine, le propriétaire ou l'agent de ce pétrolier doit informer l'Etat Partie à la Convention Marpol Annexe VI visée au paragraphe 1 de la présente règle de la nouvelle heure prévue d'arrivée.

PARTIE 9 - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES À L'UTILISATION OU AUTRANSPORT D'HYDROCARBURES DANS LA ZONE DE L'ANTARCTIQUE

Article 213-1.43 : Prescriptions spéciales relatives à l'utilisation ou au transport d'hydrocarbures dans la zone de l'Antarctique

(Arrêté du 27/05/2011)

1 Sauf dans le cas des navires qui participent à des opérations d'assistance ou à des opérations de recherche et de sauvetage, le transport en vrac en tant que cargaison, l'utilisation en tant que ballast, ou le transport et l'utilisation en tant que combustible des produits suivants :

- .1 pétrole brut d'une densité supérieure à 900 kg/m³, à 15°C;
- .2 hydrocarbures, autres que le pétrole brut, d'une densité supérieure à 900 kg/m³, à 15°C ou d'une viscosité cinématique supérieure à 180 mm²/s, à 50°C; ou
- .3 bitume, goudron et leurs émulsions, sont interdits dans la zone de l'Antarctique, telle que définie à l'article 213-1.1.11.7.

2 Si, lors d'opérations antérieures, des hydrocarbures visés aux paragraphes 1.1 à 1.3 du présent article ont été transportés ou utilisés, le lavage ou le nettoyage par chasse d'eau des citernes ou des tuyautages n'est pas exigé.

PARTIE 10 : VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE CONVENTION

Article 213-1.44 : Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-1.45 : Vérification de la conformité

1. Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue

⁸ Voir les points de contact nationaux dont la liste figure dans la circulaire MSC-MEPC.6/Circ.4 du 31 décembre 2007 ou ses amendements ultérieurs.

de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation⁹.
3. Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation¹².
4. L'audit de chaque Partie doit :
 - 1) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation¹²; et
 - 2) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹².

PARTIE 11 – RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITES DANS LES EAUX POLAIRES

Règle 46 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
 1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
 2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.
2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60ème degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60e parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60ème degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60e parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.
3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique

Règle 47 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires exploités dans les eaux polaires.
2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes les autres prescriptions applicables de la présente Annexe.
3. Il faudrait appliquer le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil.

⁹ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

APPENDICE 213-1.I : LISTE D'HYDROCARBURES ⁽¹⁾**Asphalte (bitume)**

Bases pour mélanges
Asphalte pour étanchéité
Bitume direct

Hydrocarbures

Huile clarifiée
Pétrole brut
Mélanges contenant du pétrole brut
Gas oil moteur
Fuel-oil N° 4
Fuel-oil N° 5
Fuel-oil N° 6
Fuel léger
Fuel lourd N° 1
Fuel lourd N° 2
Fuel direct
Bitume routier
Huile pour transformateur
Produits à caractère aromatique
(à l'exclusion des huiles végétales)
Huile de graissage et huiles de base
Huile minérale
Huile moteur
Huile d'imprégnation
Huile à broches (spindle)
Huile turbine

Gas oils atmosphériques

Directs
Séparation flash

Distillats paraffineux

Gas-oil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants
Réformats
Polymère pour essence

Essences

Condensats
Carburant auto
Essence aviation
Fuel-oil N° 1 (Kerosine)
Fuel-oil N° 1-D
Fuel-oil N° 2
Fuel-oil N° 2-D
Pétrole lampant
Pétrole lampant désodorisé
Fuel domestique
Fuel domestique désodorisé

Carburéacteurs

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

Naphta

Solvant léger
Solvant lourd
Coupe étroite

APPENDICE 213-1.II : MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

(Arrêtés des 11/04/08 et 29/01/09)

REGISTRE DES HYDROCARBURES**PARTIE I – Opérations concernant la tranche des machines (Tous les navires)**

⁽¹⁾ La liste ci-dessus ne doit pas nécessairement être considérée comme exhaustive.

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

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

Introduction

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

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

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

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

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

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

Les mentions doivent être portées au moins en anglais ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour les navires possédant un Certificat IOPP. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Le registre des hydrocarbures, partie I, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

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

LISTE DES RENSEIGNEMENTS A CONSIGNER

A) Ballastage ou nettoyage des soutes à combustible liquide

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

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

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

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

11. Collecte des résidus d'hydrocarbures (boues).
Indiquer la quantité de résidus d'hydrocarbures (boues) conservés à bord. Consigner les quantités une fois par semaine¹ : (cela signifie que la quantité doit être consignée une fois par semaine¹⁰, même si le voyage dure plus d'une semaine) :
 - .1 identification de la ou des citernes
 - .2 capacité de la ou des citernes m³
 - .3 quantité totale conservée m³
 - .4 quantité de résidus recueillie manuellement m³
 (À l'initiative de l'exploitant, collecte manuelle consistant à transférer les résidus d'hydrocarbures (boues) dans la ou les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues).
12. Méthodes de transfert ou d'élimination des résidus d'hydrocarbures (boues).
Préciser la quantité de résidus d'hydrocarbures transférés ou éliminés et indiquer la ou les citernes vidées et la quantité conservée, en m³ :
 - .1 évacuation dans une installation de réception (identifier le port)¹¹;
 - .2 transport dans une ou plusieurs autres citernes (indiquer la ou les citernes et leur contenu total);
 - .3 incinération (indiquer la durée totale de l'opération);
 - .4 autre méthode (préciser).

¹⁰ Seulement les citernes mentionnées à la rubrique 3.1 des modèles A et B du Supplément au Certificat IOPP qui sont utilisées pour les résidus d'hydrocarbures (boues).

¹¹ Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que le navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

D) Déclenchement non automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

13. Quantité rejetée, transférée ou évacuée, en m³.¹²
14. Heure du rejet, du transfert ou de l'évacuation (début et fin de l'opération).
15. Méthode de rejet, de transfert ou d'évacuation :
 - .1 au moyen du matériel à 15 ppm (indiquer la position au début et à la fin de l'opération);
 - .2 dans une installation de réception (identifier le port)¹³;
 - .3 dans une citerne de décantation, une citerne de stockage ou autre(s) citerne(s) (indiquer la ou les citernes et la quantité totale conservée dans la ou les citernes, en m³).

E) Déclenchement automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

16. Heure et position du navire au moment de la mise en marche automatique du dispositif pour le rejet à la mer, au moyen du matériel à 15 ppm.
17. Heure de la mise en marche automatique du dispositif pour le transfert des eaux de cale dans la citerne de stockage (identifier la citerne).
18. Heure de la mise en marche manuelle du système.

F) État du matériel de filtrage des hydrocarbures

19. Heure de la défaillance du dispositif¹⁴.
20. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
21. Cause de la défaillance.

G) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

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

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

26. Soutage :
 - .1 Lieu du soutage;
 - .2 Heure du soutage;
 - .3 Type et quantité de combustible liquide et identification de la ou des soutes (indiquer la quantité ajoutée, en tonnes, et la quantité totale contenue dans la ou les soutes);
 - .4 Type et quantité d'huile de graissage et identification de la ou des caisses (indiquer la quantité ajoutée, en tonnes, et le contenu total de la ou des caisses).

I) Opérations supplémentaires et remarques générales

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

¹² En cas de rejet ou d'élimination d'eaux de cale provenant d'une ou de plusieurs citernes de stockage, identifier cette ou ces citernes et en indiquer la capacité ainsi que la quantité d'eaux qui y est conservée.

¹³ Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que le navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

¹⁴ L'état du matériel de filtrage des hydrocarbures recouvre aussi celui des dispositifs d'alarme et d'arrêt automatique, le cas échéant.

OPERATIONS CONCERNANT LA TRANCHE DES MACHINES

[illegible]

Signature du capitaine :

REGISTRE DES HYDROCARBURES***PARTIE II – Opérations concernant la cargaison et le ballast (Pétroliers)***

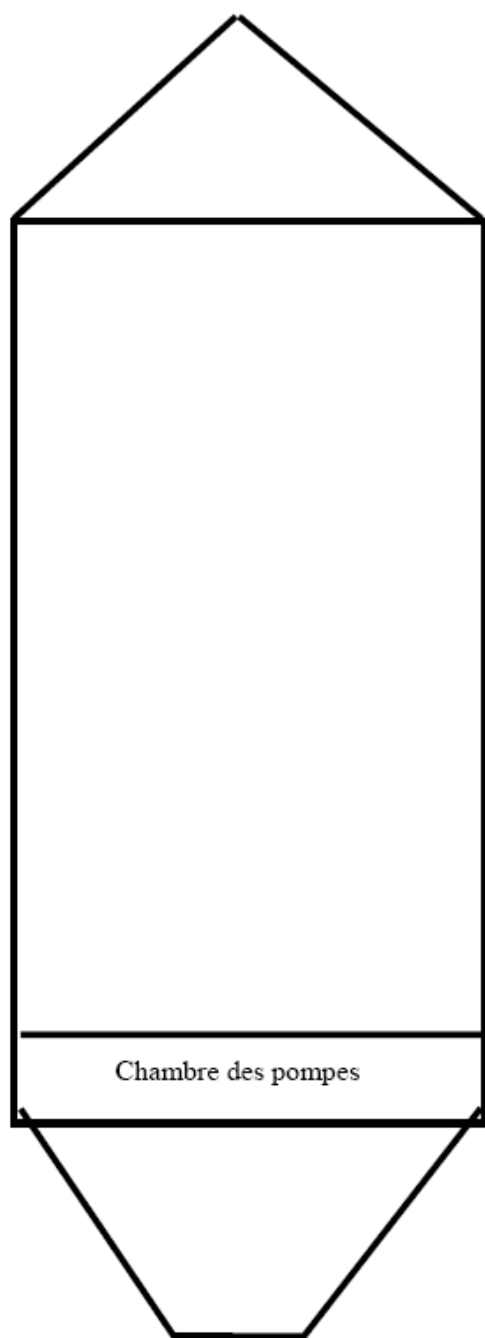
Nom du navire :
 Numéro ou lettres distinctifs :
 Jauge brute :
 Période allant du : au :

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

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

**VUE EN PLAN DES CITERNES A CARGAISON ET
DES CITERNES DE DÉCANTATION**
(à remplir à bord)



Identification des citernes	Capacité
Hauteur de la (des) citerne(s) de décantation :	

(Indiquer la capacité de chaque citerne et la hauteur de la (des) citerne(s) de décantation)

Introduction

On trouvera ci-après la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la cargaison et le ballast qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie II, conformément à la règle 36 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

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

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

Dans le cas des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers conformément à la règle 2.5 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, les renseignements appropriés consignés dans le registre des hydrocarbures, partie II, doivent être visés par l'autorité compétente de l'État du port ^(*).

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

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

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

Les mentions doivent être portées au moins en anglais ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie II, pour les navires possédant un Certificat IOPP. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Le registre des hydrocarbures, partie II, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

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

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

LISTE DES RENSEIGNEMENTS A CONSIGNER

A) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

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

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

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

C) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

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

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

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

9. Port où le lavage au pétrole brut a été effectué ou position du navire si le lavage a été effectué entre deux ports de déchargement :
10. Identification de la ou des citernes lavées ⁽¹⁾ :
11. Nombre d'appareils utilisés :
12. Heure à laquelle le lavage a commencé :
13. Méthode de lavage employée ⁽²⁾ :
14. Pression dans les conduites utilisées pour le lavage :
15. Heure à laquelle le lavage a été terminé ou interrompu :
16. Indiquer la méthode employée pour déterminer que la ou les citernes étaient sèches :
17. Remarques ⁽³⁾ :

E) Ballastage des citernes à cargaison

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

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

⁽³⁾ Si l'on ne se conforme pas aux programmes indiqués dans le Manuel sur l'équipement et l'exploitation, des précisions doivent être fournies sous la rubrique "Remarques".

18. Position du navire au début et à la fin du ballastage :

19. Opérations de ballastage :

.1 identification de la ou des citernes ballastées :

.2 heure à laquelle le ballastage a commencé et a été terminé ; et

.3 quantité de ballast reçue. Indiquer la quantité totale de ballast, en m³, pour chacune des citernes utilisées au cours de l'opération :

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

20. Identification de la ou des citernes ballastées :

21. Position du navire au moment où l'eau destinée à être utilisée pour le nettoyage par chasse d'eau ou pour le ballastage du navire au port a été admise dans la ou les citernes de ballast propre spécialisées :

22. Position du navire au moment où la ou les pompes et les tuyautages ont été vidangés dans la citerne de décantation :

23. Quantité d'eaux polluées qui, après rinçage des tuyautages, sont envoyées dans une ou plusieurs citernes de décantation ou une ou plusieurs citernes à cargaison dans lesquelles les résidus de décantation sont préalablement stockés (identifier la ou les citernes.) Préciser la quantité totale, en m³ :

24. Position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire a été admise dans la ou les citernes à ballast propre spécialisées :

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

26. Quantité de ballast propre chargée à bord, en m³ :

G) Nettoyage des citernes à cargaison

27. Identification de la ou des citernes nettoyées :

28. Port ou position du navire :

29. Durée du nettoyage :

30. Méthode de nettoyage ⁽¹⁾ :

31. Résidus de nettoyage des citernes transférés :

.1 dans des installations de réception (indiquer le port et la quantité, en m³) ⁽²⁾ ; et

.2 dans une ou plusieurs citernes de décantation ou une ou plusieurs citernes à cargaison désignées comme citernes de décantation (identifier la ou les citernes ; préciser la quantité transférée et la quantité totale, en m³) :

H) Rejet des eaux de ballast polluées

32. Identification de la ou des citernes :

33. Heure à laquelle et position du navire lorsque le rejet à la mer a commencé :

⁽¹⁾ Lavage au moyen de manche à eau, nettoyage au moyen d'appareils et/ou nettoyage chimique. Dans ce dernier cas, il convient d'indiquer le produit chimique et la quantité de produit utilisée.

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

34. Heure à laquelle et position du navire lorsque le rejet à la mer a été terminé :
35. Quantité rejetée à la mer, en m³ :
36. Vitesse du navire pendant le rejet :
37. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets était-il en service pendant le rejet ?
38. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?
39. Quantité d'eaux polluées transférées dans la ou les citernes de décantation (identifier la ou les citernes de décantation. Préciser la quantité totale, en m³) :
40. Rejet dans des installations de réception à terre (indiquer le port et préciser la quantité rejetée, en m³) ⁽¹⁾ :

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

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

J) Collecte, transfert et élimination des résidus et des mélanges d'hydrocarbures qui n'ont pas été traités par d'autres moyens

55. Identification des citernes.
56. Quantité transférée ou évacuée de chaque citerne (préciser la quantité conservée, en m³).
57. Méthode de transfert ou d'évacuation :
 - .1 évacuation dans des installations de réception (identifier le port et indiquer la quantité rejetée);

⁽¹⁾ Les capitaines des navires devraient obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie II, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que son navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie II.

.2 mélange avec la cargaison (indiquer la quantité);

.3 transfert depuis ou vers une ou plusieurs autres citernes, y compris transfert depuis des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) et eaux de cale polluées provenant de la tranche des machines (identifier la ou les citernes; indiquer la quantité transférée et la quantité totale se trouvant dans la ou les citernes, en m³); et

.4 autre méthode (préciser); indiquer la quantité éliminée en m³.

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

58. Position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres :

59. Identification de la ou des citernes à partir desquelles s'effectue le rejet :

60. La ou les citernes étaient-elles vides à la fin du rejet ?

61. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée en 58 :

62. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?

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

63. Identification de la ou des citernes :

64. Heure et position du navire au début du rejet à la mer de ballast propre :

65. Heure et position du navire à la fin du rejet à la mer :

66. Quantité rejetée, en m³ :

.1 à la mer, ou

.2 dans une installation de réception (identifier le port) ⁽¹⁾ :

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

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

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

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

70. Heure de la défaillance du dispositif :

71. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service :

72. Causes de la défaillance :

N) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

73. Heure à laquelle le rejet s'est produit :

74. Port dans lequel ou position du navire lorsque le rejet s'est produit :

75. Quantité approximative, en m³, et type d'hydrocarbures :

76. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales :

O) Opérations supplémentaires et remarques générales

PETROLIERS EFFECTUANT DES VOYAGES PARTICULIERS

P) Chargement de l'eau de ballast

77. Identification de la ou des citernes :

78. Position du navire au moment du ballastage .:

79 Quantité totale de ballast chargée, en m³ :

80. Remarques :

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

81. Motifs de cette nouvelle répartition :

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

82. Port(s) où l'eau de ballast a été évacuée :

83. Nom ou désignation de l'installation de réception :

84. Quantité totale d'eau de ballast évacuée, en m³ :

85. Signature et cachet du fonctionnaire de l'autorité portuaire et date :

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

OPERATIONS CONCERNANT LA CARGAISON ET LE BALLAST (PETROLIERS)

[illegible]

Signature du capitaine :

REGISTRE DES HYDROCARBURES

PARTIE III – Opérations concernant la tranche des machines, la cargaison et le ballast

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

Note : Ce registre des hydrocarbures concerne :

- *Les pétroliers de jauge brute inférieure à 150 (eaux de cales machines et/ou cargaison et ballast) ; et*
- *Les navires, autres que les pétroliers, de jauge brute inférieure à 400 et dont la puissance propulsive installée est égale ou supérieure à 150 kW (eaux de cales machines).*

Introduction

On trouvera ci-après la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la tranche des machines et/ou la cargaison et le ballast qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie III, conformément à l'article 213-1.17 et au paragraphe 9 de l'article 213-1.36 de la présente division. Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

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

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

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

LISTE DES RENSEIGNEMENTS A CONSIGNER**A) Rejet des eaux de cales machines / d'eaux de ballast contenant des hydrocarbures**

1. Type de rejet :
 - 1.1. Eaux de cales machines (tout navire) :
 - 1.2. Eaux de ballast contenant des hydrocarbures (pétrolier) :
2. Quantité rejetée ou éliminée :
3. Méthode d'élimination ou de rejet utilisée :
 - 3.1. Evacuation dans une installation de réception (identifier le port) :
 - 3.2. Rejet par un matériel à 15 ppm (indiquer les positions de début et de fin d'opération) :

B) Elimination des résidus d'hydrocarbures (boues et autres résidus d'hydrocarbures) provenant de la tranche machines

4. Quantité éliminée :
5. Méthode d'élimination des résidus :
 - 5.1. Evacuation dans une installation de réception (identifier le port) :
 - 5.2. Incinération (indiquer la durée totale de l'opération) :
 - 5.3. Autre méthode (préciser) :

C) Etat du matériel de filtrage des hydrocarbures (*)

6. Heure de la défaillance du dispositif :
7. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service :
8. Cause de la défaillance :

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

9. Type (huile ou combustible) et quantité :
10. Lieu du soutage :
11. Citernes concernées :

E) Chargement/Déchargement de la cargaison (pétrolier)

12. Type d'opération (chargement/déchargement) :
13. Quantité :
14. Port :

F) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

15. Heure à laquelle le rejet s'est produit :
16. Lieu où, ou position du navire lorsque le rejet s'est produit :
17. Quantité approximative et type d'hydrocarbures :
18. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales :

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

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

**OPERATIONS CONCERNANT LA TRANCHE DES MACHINES,
LA CARGAISON ET LE BALLAST**

[illegible]

Signature du capitaine :

ANNEXE 213-1.A.1 : LAVAGE DES CITERNES AU PETROLE BRUT (EN APPLICATION DE L'ARTICLE 213-1.33)

1. Les dispositions applicables à la conception, à l'exploitation et au contrôle des installations de lavage au pétrole brut des citernes à cargaison des navires transportant du pétrole brut sont celles de la résolution A.446(XI) de l'Assemblée de l'OMI, telles que modifiées par celles des résolutions A.497(XII) et A.897(21).
2. Le personnel affecté aux opérations de lavage au pétrole brut doit posséder la qualification appropriée.
3. A titre indicatif, la liste des renseignements à soumettre à l'autorité compétente en vue de l'approbation d'une installation de lavage au pétrole brut est la suivante :
 - 3.1. Nom du navire ou des navires pour une même classe et justification de leur conformité aux mêmes classes.
 - 3.2. Pour chaque navire ou classe de navire, plan de capacité indiquant les citernes identiques du point de vue de la construction.
 - 3.3. Plans et schémas de l'installation de lavage au brut : tuyautages, vannes, nature des matériaux, implantation des appareils. Dispositif d'isolement du réchauffeur d'eau de lavage.
 - 3.4. Appareils de lavage :
 - constructeur, modèle, caractéristiques (diamètre et portée utile du jet, pression, débit, contrôle extérieur des mouvements, etc.) ;
 - détails du montage ;
 - nombre d'appareils d'entraînement portatifs à bord.
 - 3.5. Tuyautages de cargaison et pompes :
 - matériaux, plans et schémas des tuyautages de cargaison ;
 - caractéristiques des pompes de cargaison ;
 - méthode utilisée pour l'assèchement des collecteurs et des pompes ;
 - méthode pour contrôler la pression.
 - 3.6. Tuyautages d'assèchement et pompes :
 - matériaux, plans et schémas du tuyautage y compris refoulement du manifold ;
 - plans et caractéristiques des pompes et/ou des éjecteurs.
 - 3.7. Instrumentation :
 - jauges et indicateurs divers (débits, pression, etc.) ;
 - appareils de mesure de qualité : analyse d'oxygène ;
 - analyseurs de gaz d'hydrocarbures.
 - 3.8. Tuyauterie de ballast et pompes :
 - plans et schémas du tuyautage ;
 - caractéristiques des pompes.
 - 3.9. Emission de gaz d'hydrocarbures :
 - méthode utilisée pour limiter les dégagements de gaz.
 - 3.10. Instructions relatives au lavage au pétrole brut :
 - manuel sur l'équipement et l'exploitation.
 - 3.11. Diagrammes des zones d'ombres :
 - Mode de détermination ;
 - interprétation de ces diagrammes ;
 - précisions sur les structures prises en compte pour l'établissement de ces diagrammes.

4. Pour apprécier l'état de propreté des citernes après leur lavage au pétrole brut, il est fait application de la méthode indiquée ci-après.

METHODE D'APPRECIATION DES RESULTATS DU LAVAGE AU PETROLE BRUT

1. Cette méthode est destinée à rendre moins subjective l'appréciation de l'état de propreté des citernes après leur lavage au pétrole brut, en essayant de la traduire par des valeurs chiffrées à porter dans la deuxième colonne du tableau ci-joint.

2. Un exemplaire du tableau précité doit être rempli pour chaque citerne du navire, sous réserve cependant des dispositions du paragraphe 4.2.1 de la résolution A.446(XI).

3. Les commentaires et directives ci-après sont destinés à faciliter l'utilisation du tableau :

- les rubriques 1, 2, 3, 4 et 9, 10, 11, 12 sont notées de 0 à 5 ;
- les rubriques 5, 6, 7, 8 sont notées de 0 à 50 ;
- les « cloisons verticales en parties masquées... » (rubrique 2) incluent les structures secondaires verticales ou horizontales associées, où des sédiments sont susceptibles de s'accumuler ;
- les « structures de fond de citernes » (rubrique 4) comprennent toutes structures longitudinales ou transversales, à l'exclusion des tôles de fond ;
- l'évaluation de la « quantité de sédiments et de boues rapportée à une citerne type de 30.000 m³ (rubrique 8) peut être obtenue en extrapolant à l'ensemble de la citerne le résultat obtenu sur une zone restreinte jugée représentative de l'état moyen de la citerne. On peut, dans certains cas (serres par exemple) additionner les résultats obtenus pour chaque zone caractéristique.

Si le volume V de la citerne, exprimé en m³, s'écarte de plus de 20 % de la valeur de 30.000, on multipliera le volume de sédiments obtenu par le rapport 30.000 / V. La même remarque s'applique à l'estimation de l'onglet d'huile dans les fonds (rubrique 11).

- Par « sédiments » on entend les blocs ou dépôts solides ou semi-solides, y compris les dépôts de rouille et de sable.
- Les « concrétions » sont de vieux sédiments à cœur durci.
- Les « boues » sont des mélanges visqueux.
- Les « émulsions » sont des mélanges susceptibles d'adhérer aux parois verticales ou sous les surfaces horizontales.

DATE :

N° DE LA CITERNE :

NOM DU NAVIRE :

ORGANISME :

NOM DE L'INSPECTEUR :

	Note	0	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5
(1)		Non lavé Très sale		Adhérences Emulsions		Petites taches Emulsions		Très peu de taches		Traces grasses		Propre
(2)		Très sales		Sédiments Concrétions		Sédiments gras		Traces grasses Sédiments		Propres		Très propres
(3)		Très sales		Sédiments Concrétions		Grasses Traces de sédiments		Grasses		Légèrement grasses		Propres
(4)		Très sales		Sédiments Concrétions		Grasses Traces de sédiments		Grasses		Légèrement grasses		Propres

	Note	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
(5)		Sédiments importants concrétions		Amas de sédiments		Taches de sédiments secs		Très petites taches de sédiments		Traces de sédiments gras dans angles		Propres
(6)		Entièrement couverte de sédiments		90% couverte de sédiments (e < 25 mm)		Moins de 10% couverte par sédiments		Moins de 5 % couverte par sédiments		Traces grasses		Propres
(7)		Concrétions importantes		Faibles concrétions		Peu de sédiments		Très peu de sédiments et de boues		Pratiquement pas de boues		Propres
(8)		< 40 m ³		≅ 20 m ³		≅ 10 m ³		≅ 5 m ³		≅ 2 m ³		< 1 m ³

	Note	0	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5
(9)		Très grasses		Grasses		Traces grasses		Propres		Très propres		Métal à nu
(10)		Bouchés		En partie bouchés		Peu bouchés		Très peu bouchés		Libres		Totalement libre
(11)		> 10 m ³		≅ 8 m ³		≅ 5 m ³		≅ 3 m ³		≅ 2 m ³		≅ 1 m ³
(12)		Larges flaques		Flaques		Très petites flaques		Peu de flaques		Pratiquement pas de flaques		Pas de flaque

TOTAL :

- (1) Plafond de citerne.
- (2) Cloisons verticales en partie masquées par des structures horizontales importantes.
- (3) Autres structures verticales non masquées et structures secondaires associées.
- (4) Structures du fond de citerne.
- (5) Structures horizontales importantes (plates-formes).
- (6) Tôles de fond exposées à l'action directe des jets.
- (7) Tôles de fond situées dans les zones d'ombre.
- (8) Quantité de sédiments, rapportée à une citerne type de 30.000 m³.
- (9) Echelles, balustrades, rampes, passerelles, etc.
- (10) Orifices de drainage, anguilliers.
- (11) Onglet d'huile dans les fonds à l'arrière de la citerne (rapporté à une citerne type de 30.000 m³).
- (12) Huile libre (autre que celle mentionnée ci-dessus).

Observations : si le total est égal ou supérieur à 100 la citerne peut être considérée comme propre.

ANNEXE 213-1.A.2 : DIRECTIVES POUR L'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS DE L'ANNEXE I REVISEE DE MARPOL AUX INSTALLATIONS FLOTTANTES DE PRODUCTION, DE STOCKAGE ET DE DECHARGEMENT (FPSO) ET AUX UNITES FLOTTANTES DE STOCKAGE (FSU) (EN APPLICATION DE L'ARTICLE 213-1.39)

Dans le texte et les tableaux ci-après, le terme "règle" s'entend au sens de règle de l'Annexe I de la Convention MARPOL en vigueur. Pour retrouver cette règle, il convient de rajouter devant son numéro l'indication "213-1." et de se référer à l'article correspondant du présent chapitre.

1 A sa quarante-neuvième session (14-18 juillet 2003), le Comité de la protection du milieu marin, reconnaissant qu'il était nécessaire de donner des orientations appropriées pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production et au stockage en mer des hydrocarbures, et aux unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage en mer des hydrocarbures de production, a approuvé les Directives pour l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU. Les Directives ont été diffusées sous couvert de la circulaire MEPC/Circ.406 le 10 novembre 2003.

2 Le Comité, reconnaissant que des directives analogues seraient nécessaires pour l'Annexe I révisée de MARPOL, a décidé d'adapter les directives en question à la nouvelle présentation et au nouveau système de numérotation de l'Annexe I révisée de MARPOL. Les présentes Directives remplacent donc celles qui avaient été diffusées sous couvert de la circulaire MEPC/Circ.406 et il est recommandé aux Gouvernements contractants de donner effet aux dispositions qui y sont énoncées aussitôt que l'Annexe I révisée de MARPOL entrera en vigueur.

3 L'objet des présentes Directives est de permettre une application uniforme de l'Annexe I révisée de MARPOL adoptée par la résolution MEPC.117(52) aux installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et aux unités flottantes de stockage (FSU) servant à la production et au stockage en mer ou uniquement au stockage en mer des hydrocarbures de production.

4 A sa quarante-neuvième session (14-18 juillet 2003), le Comité de la protection du milieu marin a pris note des questions complexes qui entouraient l'application des prescriptions de l'Annexe I de MARPOL aux FPSO et aux FSU, dont les agencements, les fonctions et les opérations relèvent avant tout de l'autorité des États côtiers.

5 En outre, le Comité a déterminé que le rôle des FPSO et des FSU ne comprend pas le transport d'hydrocarbures. En conséquence, les FPSO et les FSU constituent un type de plate-forme flottante et n'entrent pas dans le champ de la définition du terme « pétrolier » figurant à la règle 1.5 de l'Annexe I révisée de MARPOL. Elles sont donc régies par les dispositions de l'Annexe I qui visent les plates-formes fixes et flottantes, notamment la règle 39.

6 Le Comité a noté que les quantités d'hydrocarbures de production stockées à bord des FPSO et des FSU présentaient des risques pour l'environnement similaires à certains risques associés aux pétroliers et que les prescriptions pertinentes de l'Annexe I révisée de MARPOL applicables aux pétroliers pourraient être adaptées pour prévenir ces risques d'une manière satisfaisante. Compte tenu de ce qui précède et reconnaissant que ces plates-formes flottantes sont stationnaires lorsqu'elles sont exploitées, le Comité recommande que les États côtiers, les États du pavillon et autres, associés à la conception, la construction et l'exploitation des FPSO et des FSU, appliquent les règles pertinentes de l'Annexe I révisée de MARPOL indiquées à l'annexe 1 des Directives. Les références indiquées à l'annexe 1 se rapportent à l'Annexe I révisée de MARPOL jusques et y compris les amendements énoncés dans la résolution MEPC.117(52).

7 Les présentes directives ont été élaborées en vue de fournir les éléments d'orientation et d'interprétation nécessaires pouvant être spécifiquement applicables aux FPSO et aux FSU et, par conséquent, représente un document unique décrivant l'application des prescriptions de l'Annexe I révisée de MARPOL à ces plates-formes flottantes.

8 Les dispositions des présentes Directives s'appliquent aux FPSO et aux FSU lorsque celles-ci se trouvent sur leur site d'exploitation. Toutefois, elles prennent aussi en considération les conditions exceptionnelles et rares ci-après :

- .1 voyage pour mise en cale sèche, réparations ou entretien ; ou
- .2 largage de la plate-forme dans des conditions ambiantes extrêmement rigoureuses ou des situations critiques.

Dans un cas comme dans l'autre, la FPSO/FSU ne devrait pas transporter d'hydrocarbures à destination d'un port ou d'un terminal sauf approbation expresse de l'État du pavillon et des États côtiers intéressés, obtenue dans le cadre d'un voyage. Lorsqu'elle entreprendra un voyage quelconque loin de son site d'exploitation, quel qu'en soit le but, la FPSO ou la FSU sera tenue de satisfaire aux dispositions de l'Annexe I révisée de MARPOL relatives aux rejets qui s'appliquent aux pétroliers.

9 Afin d'éviter d'élaborer un texte entièrement nouveau à partir de l'Annexe I révisée de MARPOL en vue de régler de telles questions terminologiques et sans préjudice du fondement des présentes Directives, tel qu'il est décrit ci-dessus, il conviendrait d'employer dans toute règle devant s'appliquer aux FPSO et aux FSU, d'après les Directives qui figurent en annexe, les interprétations suivantes :

- .1 par « *pétrolier* », on entend « FPSO » ou « FSU » ;
- .2 par « *transporter* », on entend « *stocker* » ;
- .3 par « *cargaison* », on entend « *hydrocarbures de production et mélanges d'hydrocarbures* » ; et
- .4 le terme « *voyage* » inclut les « *opérations* ».

10 Les prescriptions applicables aux pétroliers dont les Directives élargissent la portée, de manière qu'elles s'appliquent aussi aux FPSO et aux FSU, sont identifiées par l'expression "application recommandée" ou une expression analogue, tandis que le terme "applicable" est employé dans le cas des prescriptions qui doivent être mises en œuvre indépendamment de la présente circulaire.

11 La résolution MEPC.95(46) a supprimé de la règle 13G de l'Annexe I de MARPOL l'obligation de soumettre les pétroliers au programme renforcé de visites prévu par la résolution A.744(18), dont désormais seul le chapitre XI-1 de la Convention SOLAS donne effet aux dispositions. Étant donné que la Convention SOLAS ne s'applique pas à la majeure partie des FPSO et des FSU, qui sont amarrées en permanence sur leur site d'exploitation, les prescriptions de la résolution A.744(18) applicables aux pétroliers sont reprises dans les présentes Directives pour garantir une norme satisfaisante d'intégrité de la structure des FPSO et des FSU. Eu égard aux caractéristiques d'exploitation des FPSO et des FSU, les Directives donnent aussi la possibilité de s'écarter légèrement des dispositions de la résolution A.744(18) pour ce qui est de l'acceptation des visites en mer ou au mouillage effectuées dans des conditions qui ne compromettent ni la sécurité ni la prévention de la pollution.

12 Lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions des présentes Directives, les Gouvernements Membres sont invités à utiliser et à reconnaître la Fiche de construction et d'équipement pour FPSO et FSU figurant à l'annexe 2, qui remplace les modèles A et B joints en appendice à l'Annexe I révisée de MARPOL.

13 Le Comité a noté que la plupart des opérations des FPSO et des FSU diffèrent des opérations des autres navires visés par l'Annexe I et, étant donné que l'État côtier a juridiction sur les plates-formes fixes et flottantes exploitées dans les eaux relevant de sa juridiction, les Gouvernements Membres pourront juger nécessaire de déroger aux dispositions des présentes Directives. En conséquence, le Comité invite les Gouvernements Membres à faire part à l'Organisation de l'expérience qu'ils acquerront dans le cadre de l'application des présentes Directives afin qu'il puisse en être tenu compte si des amendements sont jugés nécessaires à l'avenir.

APPENDICE 213-1-IV : DISPOSITIONS DE L'ANNEXE I DE MARPOL QU'IL EST RECOMMANDE D'APPLIQUER AUX FPSO ET AUX FSU

(arrêté du 06/09/07)

Article de la Convention	Sujet	Fondement de l'application
Art. 2 3) b) ii)	Définition du terme <i>rejet</i>	Conformément à la règle 39 et à l'interprétation uniforme 50, l'eau de gisement, l'eau de traitement au large et l'eau de déplacement ne sont pas incluses dans la définition du terme <i>rejet</i> .
Art. 2 4)	Définition du terme <i>navire</i>	Les FPSO/FSU sont des « plates-formes fixes ou flottantes » et sont par conséquent incluses dans cette définition.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
1.1 à 1.4	Définition des termes et expressions <i>hydrocarbures, pétrole brut, mélange d'hydrocarbures, combustible liquide</i>	Applicable.
1.5	Définition du terme <i>pétrolier</i>	Les FPSO/FSU sont adaptées principalement à une fin autre que le transport d'hydrocarbures (au sens de transport commercial) et ne sont donc pas incluses dans cette définition.
1.6 et 1.7	Définition des expressions <i>transporteur de pétrole brut, transporteur de produits</i>	Non applicable.
1.8	Définition de l'expression <i>transporteur mixte</i>	Non applicable pour les mêmes raisons que celles indiquées pour la règle 1.5.
1.9	Définition de l'expression <i>transformation importante</i>	La transformation d'un <i>pétrolier</i> ou d'un <i>transporteur mixte</i> en FPSO/FSU et vice versa devrait être considérée comme une <i>transformation importante</i> . Les modifications que doit subir une FPSO/FSU existante pour changer de catégorie ne devraient pas être considérées comme une <i>transformation importante</i> .

Règle	Sujet	Fondement de l'application
1.10 et 1.11	Définition des expressions <i>à partir de la terre la plus proche, zone spéciale</i>	Applicable.
1.12	Définition de l'expression <i>taux instantané de rejet des hydrocarbures</i>	Non applicable aux FPSO/FSU sur le site d'exploitation car cette définition s'applique lorsque le navire fait route (voir règles 34.1.4 et 31.2, 31.3 et 36.6).
1.13 à 1.26	Définition de termes et expressions divers	Applicable.
1.27	Définition de l'expression <i>date anniversaire</i>	Applicable.
1.28.1 et 1.28.2	Définition des catégories d'âge des navires	Applicable.
1.28.3 à 1.28.8	Définition des catégories d'âge des pétroliers	Non applicable.
1.29	Définition des <i>ppm</i>	Applicable.
2.1	Champ d'application	Applicable.
2.2 et 2.3	Champ d'application	Non applicable étant donné que ces directives visent les FPSO et les FSU lorsqu'elles se trouvent sur leur site normal d'exploitation, y compris, le cas échéant, lorsqu'un détachement temporaire du tube ascenseur sur le site d'exploitation est nécessaire pendant le minimum de temps requis pour garantir la sécurité du navire dans des conditions ambiantes rigoureuses ou des situations critiques.
2.4	Champ d'application	Non applicable.
2.5 et 2.6	Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers	Non applicable.
3.1 à 3.3	Exemptions et dispenses	Toute Autorité qui applique cette disposition aux FPSO/FSU devrait justifier une telle application par rapport au libellé du paragraphe .1 et conformément aux prescriptions du paragraphe .3.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
3.4 et 3.5	Exemptions et dispenses	Application recommandée afin de permettre la dérogation décrite à la règle 31.2, par exemple en ce qui concerne les opérations effectuées à l'intérieur de zones spéciales (3.5.2.1) en conformité avec les règles 3.5.2.3 à 3.5.2.6. Le transfert de mélanges d'hydrocarbures provenant du déchargement de pétroliers pour les rejeter à terre est acceptable dans le cadre de cette dérogation.
4	Exceptions	Applicable.
5	Équivalences	Applicable.
6	Visites et inspections	Applicable. Sans préjudice de l'application ou non de la Convention SOLAS de 1974 à une FPSO/FSU, les visites des FPSO et des FSU devraient être effectuées conformément à la norme spécifiée pour les <i>pétroliers</i> à la règle II-2 de la Convention SOLAS de 1974, exception faite des dispositions du paragraphe 2.2 de l'annexe B de la résolution A.744(18), telle que modifiée, relatives aux visites en cale sèche. Les États côtiers et du pavillon peuvent accepter une visite du fond du navire alors que celui-ci est à flot au lieu d'une visite en cale sèche lorsque les conditions sont satisfaisantes et que l'on dispose du matériel voulu et du personnel qualifié nécessaire.
7	Délivrance du certificat	Un Certificat IOPP devrait être délivré à moins que les États du pavillon et les États côtiers aient d'autres moyens de certifier/documenter que les normes sont respectées.
8	Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement	Applicable.
9	Modèle du certificat	Applicable. Lorsque l'on remplit le Certificat IOPP, en ce qui concerne le "type de navire", il faudrait faire figurer les FPSO/FSU dans la rubrique intitulée "Navire autre que ceux énumérés ci-dessus", en y portant la mention "FPSO" ou "FSU", et donner des détails sur leur lieu d'exploitation. La fiche de construction et d'équipement pour FPSO et FSU qui figure à l'annexe 2 devrait être utilisée aux fins du Supplément au Certificat IOPP. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de fournir le modèle A ou le modèle B requis par la Convention.
10	Durée et validité du certificat	Applicable.
11	Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port	Applicable aux FPSO/FSU sur leur site d'exploitation, étant donné qu'en vertu de l'article 2 5) et des articles 56 et 60 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles. Toutefois, les pouvoirs de contrôle des navires par l'État du port sont applicables dans d'autres circonstances, par exemple lorsque la FPSO/FSU fait route vers un port d'un autre État à des fins d'entretien.
12	Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)	Applicable.
12A	Protection des soutes à combustible	S'applique uniquement aux FPSO et aux FSU neufs spécialement conçus, à l'exception des prescriptions du paragraphe 6. Toutefois, lors de tout voyage éloigné du poste d'exploitation, pour quelque objet que ce soit, les soutes à combustible de double fond doivent être vides, à moins qu'elles ne

		respectent les prescriptions du paragraphe 6.
--	--	---

Règle	Sujet	Fondement de l'application
13	Raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation	Applicable.
14	Matériel de filtrage des hydrocarbures	Applicable sous réserve des dispositions applicables des règles 15 et 34. Pour des raisons pratiques, le navire n'a pas besoin d'être équipé du matériel en question lorsque les rejets provenant de la tranche des machines sont gérés conformément aux options a, b, d ou e de la règle 15.2. Une dispense peut être accordée en vertu de la règle 14.5.3 lorsque tous les mélanges d'hydrocarbures sont soit déchargés à terre, soit ajoutés au flux de production.
15A	Rejets hors des zones spéciales	Conformément à la règle 39 et à l'interprétation uniforme 50, applicable uniquement aux rejets de la tranche des machines et à l'eau de mer polluée utilisée à des fins d'exploitation, telle que l'eau de nettoyage des citernes d'hydrocarbures de production, l'eau servant aux essais hydrostatiques des citernes d'hydrocarbures de production, l'eau résultant du ballastage des citernes d'hydrocarbures de production pour effectuer des inspections par radeau. Étant donné que les FPSO/FSU et autres plates-formes fixes et flottantes ne peuvent pas satisfaire à la règle 15.2.1 lorsqu'elles sont exploitées sur site, ces hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures peuvent, avec l'approbation de l'État côtier, être : a) envoyés à terre ; b) incinérés ; c) séparés et rejetés, si leur teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm en vertu des dispositions de 34.2 ; d) rejetés conformément à la présente clause sous réserve d'exemption de l'application de la prescription applicable "en route" ; e) ajoutés au flux de production ; ou f) traités à l'aide d'une combinaison de ces méthodes.
15B	Rejets à l'intérieur des zones spéciales	Applicable, mais les FPSO/FSU ne peuvent pas satisfaire à la règle 15.3.1 lorsqu'elles sont exploitées sur site. Cette prescription devrait être traitée conformément à la règle 15A ci-dessus. L'État côtier peut dispenser des installations/unités de l'application de la règle 15.3.1 s'il est convaincu que cette dispense ne porte pas atteinte à l'environnement.
15C et 15D	Prescriptions applicables aux navires d'une jauge brute inférieure à 400 et prescriptions générales	Applicable.
16.1, 16.2 et 16.4	Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant	Applicable. Les principes sur lesquels est fondée la règle 16.3 devraient s'appliquer également à toutes les autres FPSO et FSU.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
16.3	Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant	Applicable aux FPSO/FSU capables de se détacher du tube ascenseur sur le site d'exploitation puisque la prescription applicable aux cloisons d'abordage figure dans la Convention SOLAS et non dans MARPOL. Ce principe vaut également pour l'abordage arrière comme indiqué à la règle 19.7.
17	Registre des hydrocarbures, partie I	Applicable.
18.1 à 18.9	Citernes à ballast séparé	Application recommandée sous réserve des conditions énumérées pour les règles 18.2 et 18.3.
18.2	Citernes à ballast séparé	Non applicable, mais les FPSO/FSU devraient avoir une capacité de ballastage suffisante pour satisfaire aux prescriptions relatives à la stabilité et à la résistance dans les conditions nominales et opérationnelles de chargement.
18.3	Citernes à ballast séparé	Application recommandée, tout en notant que les systèmes d'assèchement des citernes à ballast et des citernes de pétrole (brut) de production devraient normalement être séparés, un raccordement temporaire pouvant toutefois être autorisé pour la durée des opérations de transfert. Dans les cas exceptionnels où de l'eau de mer est introduite dans les citernes d'hydrocarbures de production à des fins d'exploitation telles que celles mentionnées plus haut pour la règle 15.2, cette eau devrait être traitée de la manière prévue dans la clause en question.
18.8.1 à 18.8.4	Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées	Application recommandée comme pour les règles 18.1 à 18.9.
18.10.1	Prescriptions relatives aux pétroliers pourvus d'installations pour ballast spécial	Application recommandée pour satisfaire aux règles 18.2 et 18.3, telles que modifiées par les présentes Directives.
18.10.2	Prescriptions relatives aux pétroliers pourvus d'installations pour ballast spécial	Application recommandée en tenant compte des règles 18.3 et 35.2, telles que modifiées par les présentes Directives.
18.10.3	Prescriptions relatives aux pétroliers pourvus d'installations pour ballast spécial	Non applicable.
18.11	Citernes à ballast séparé pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes livrés après le 31/12/1979	Application recommandée sous réserve des conditions énumérées pour les règles 18.2 et 18.3.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
18.2 à 18.15	Localisation défensive des espaces à ballast séparé	Non applicable. Voir la règle 19.3.1 pour les dispositions correspondantes en ce qui concerne à la fois les FPSO/FSU neuves spécialement conçues et les autres FPSO/FSU non spécialement conçues.
19	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Non applicable, sauf dans les cas détaillés ci-dessous.
19.3.1 et 19.3.6	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Application recommandée aux FPSO/FSU neuves spécialement conçues afin d'assurer une protection en cas d'abordage à relativement faible allure (NOTE : des mesures appropriées devraient également être prises pour les autres FPSO/FSU face à ce risque d'abordage).
19.5	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Applicable dans la mesure où les Directives mentionnées peuvent être appliquées pour démontrer l'équivalence des dispositions avec celles des règles 19.3.1 et 19.3.6, telles que modifiées ci-dessus.
19.7	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Application recommandée aux FPSO/FSU neuves spécialement construites et aux autres FPSO/FSU munies d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage. De même, les hydrocarbures ne devraient pas être stockés dans des citernes intégrales situées à l'arrière des FPSO/FSU qui pourraient se décharger dans un navire-citerne amarré sur l'arrière ou le long de la FPSO/FSU.
19.8	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Application recommandée aux FPSO/FSU neuves spécialement construites et aux autres FPSO/FSU qui peuvent être modifiées pour satisfaire aux dispositions de cette règle.
20 (telle que modifiée par la résolution MEPC.111(50))	Prescriptions relatives à la double coque et au double fond applicables aux pétroliers livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Non applicable.
21	Prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers transportant des hydrocarbures lourds en tant que cargaison	Non applicable.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
22	Protection du fond des chambres des pompes	Non applicable
23	Aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures	Non applicable
24	Hypothèses relatives aux avaries	Application recommandée en ce qui concerne les avaries de bordé uniquement. Il est recommandé que des mesures de protection, telles que l'installation de défenses, soient appliquées pour réduire au minimum les avaries de bordé telles que les avaries qui pourraient être subies au cours du déchargement et des opérations d'accostage du navire ravitailleur. Une telle protection ne devrait toutefois pas être considérée comme un moyen de réduire l'étendue transversale minimale de l'avarie de bordé par pénétration.
25	Fuites hypothétiques d'hydrocarbures	Application recommandée pour les avaries de bordé uniquement conformément à la règle 24 ci-dessus.
26	Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions	Application recommandée compte tenu des règles 24 et 25 ci-dessus.
27	Stabilité à l'état intact	Application recommandée.
28.1 à 28.5	Compartimentage et stabilité après avarie	Application recommandée eu égard aux avaries de bordé uniquement conformément à la règle 24 ci-dessus.
28.6	Avaries hypothétiques pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes livrés le 6/7/1996 ou après cette date	Non applicable.
29	Citernes de décantation	Applicable.
30.1	Installations de pompage, de tuyautage et de rejet	Applicable. Il faut toutefois qu'un collecteur soit installé en un emplacement au moins à bord de la FPSO/FSU.
30.2	Installations de pompage, de tuyautage et de rejet	Non applicable dans le cas des FPSO.
30.3 à 30.7	Installations de pompage, de tuyautage et de rejet	Application recommandée, en particulier pour la gestion de l'eau de mer polluée comme indiqué à la règle 18.3.

Règle	Sujet	Fondement de l'application
31	Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures	Applicable uniquement aux eaux de nettoyage des citernes et à l'eau de mer polluée (voir article 2 3) b) ii), règle 39 et interprétation uniforme 50) et à lire en tenant compte de la règle 34. Pas exigée lorsque tous les mélanges d'hydrocarbures sont déchargés à terre.
32	Détecteur d'interface hydrocarbures/ eau	Applicable uniquement aux eaux de nettoyage des citernes et à l'eau de mer polluée (voir article 2 3) b) ii), règle 39 et interprétation uniforme 50) et à lire en tenant compte de la règle 34. Pas exigée lorsque tous les mélanges d'hydrocarbures sont déchargés à terre.
33	Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut	Un système de lavage au pétrole brut devrait être installé à moins que les caractéristiques des hydrocarbures de production ne se prêtent pas au lavage au pétrole brut.
34	Contrôle des rejets d'hydrocarbures	Applicable dans les cas détaillés ci-dessous.
34.1	Rejets hors des zones spéciales	Application recommandée chaque fois que la FPSO/FSU ne se trouve pas sur son site d'exploitation.
34.2	Rejets hors des zones spéciales	Applicable.
34.3 à 34.5	Rejets à l'intérieur des zones spéciales	Applicable.
34.6	Pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150	Application recommandée dans le cas de FPSO/FSU d'une jauge brute inférieure à 150.
34.7 à 34.9	Prescriptions générales	Applicable.
35	Opérations de lavage au pétrole brut	Application recommandée à toutes citernes d'hydrocarbures de production utilisées pour l'eau de ballast étant donné que le ballast est soumis à des prescriptions différentes de celles applicables à l'eau de gisement en matière de rejets. Un manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut doit être fourni lorsqu'un système de lavage au pétrole brut est installé.
36	Registre des hydrocarbures, partie II	La partie II devrait être appliquée en principe dans le cadre du système de gestion de la production d'hydrocarbures lorsque les installations sont stationnaires, en notant que cette fonction doit être satisfaite au cours des voyages.
37.1 – 37.3	Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)	S'applique à l'égard du plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, le plan d'urgence prescrit aux termes de l'article 3 2) de la Convention OPRC peut être accepté en vertu de l'interprétation uniforme 48 comme permettant de satisfaire à la présente prescription. Dans ce cas, il est inutile d'avoir un plan SOPEP distinct établi conformément au format MARPOL. L'acceptation de ce plan d'urgence ne s'applique pas à un FPSO/FSU pouvant être détaché, sauf si ce plan demeure applicable lorsque le FPSO/FSU n'est pas relié au tube ascenseur (riser).

37.4	Accès aux programmes de calcul de la stabilité de la résistance résiduelle	Applicable
------	--	------------

Règle	Sujet	Fondement de l'application
38	Installations de réception	Les FPSO/FSU ne devraient pas être considérées comme des installations terminales au large et ne devraient pas recevoir de ballast pollué ni de résidus provenant du déchargement de pétroliers.
39	Dispositions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes	Applicable sous réserve de l'interprétation uniforme 50.

ANNEXE 213-1.A.3 : INTERPRETATIONS UNIFORMES DE L'ANNEXE I REVISEE DE MARPOL

Notes : Aux fins des interprétations uniformes, on a utilisé les abréviations ci-après :

MARPOL 73/78	Convention MARPOL de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif
Règle	Règle de l'Annexe I de MARPOL 73/78. <i>Pour accéder au libellé de la règle correspondante, ajouter "213-1" devant le numéro de la règle et se reporter à l'article ainsi numéroté.</i>
Certificat IOPP	Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
SBT	Citernes à ballast séparé
CBT	Citernes à ballast propre
COW	Lavage au pétrole brut
IGS	Dispositif à gaz inerte
PL	Localisation défensive des citernes à ballast séparé

Interprétation uniforme 1 – Définitions

Règles 1.1 et 1.5

Définition du terme "hydrocarbures" (Règle 1.1)

1.1 (Les huiles animales et végétales appartiennent à la catégorie "substances liquides nocives" et, par conséquent, cette interprétation a été supprimée (voir Annexe II, appendice II de MARPOL 73/78).)

Traitement des chiffons imprégnés d'hydrocarbures

1.2 Les chiffons imprégnés d'hydrocarbures, tels que définis dans les directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78, devraient être traités conformément à l'Annexe V et aux méthodes énoncées dans les directives.

Définition du terme "pétrolier" (Règle 1.5)

1.3 Les FPSO et les FSU ne sont pas des *pétroliers* et ne doivent pas être utilisées pour le transport d'hydrocarbures à l'exception des hydrocarbures de production qui, avec l'accord spécifique de l'État du pavillon et des États côtiers intéressés dans le cadre d'un voyage, peuvent être transportés à destination d'un port dans des circonstances exceptionnelles et rares.

Interprétation uniforme 2 - Transformation importante

Règle 1.9

2.1 Le port en lourd à utiliser pour déterminer si les dispositions de l'Annexe I s'appliquent est le port en lourd assigné à un pétrolier au moment de l'assignation du franc-bord. En cas de nouvelle assignation du franc-bord destinée à modifier le port en lourd, sans altération de la structure du navire, une modification substantielle du port en lourd résultant de cette nouvelle assignation ne devrait pas être interprétée comme constituant une "transformation importante" au sens de la règle 1.9. Toutefois, le Certificat IOPP ne devrait indiquer qu'un seul port en lourd du navire et devrait être renouvelé à chaque nouvelle assignation du franc-bord.

2.2 Si un transporteur de pétrole brut livré le 1er juin 1982 ou avant cette date, tel que défini à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes, qui satisfait aux prescriptions relatives au lavage au pétrole brut, change d'utilisation pour transporter des produits^(*), il devra être transformé de manière à être équipé de citernes à ballast propre ou à ballast séparé et obtenir un nouveau Certificat IOPP (voir plus loin paragraphe 19). Une telle transformation ne devrait pas être considérée comme étant une "transformation importante" au sens de la règle 1.9.

2.3 Lorsqu'un pétrolier est utilisé uniquement pour le stockage d'hydrocarbures et est ultérieurement remis en service pour le transport d'hydrocarbures, ce changement d'utilisation ne devrait pas être interprété comme étant une "transformation importante" au sens de la règle 1.9.

2.4 Lorsque l'on transforme un pétrolier existant en transporteur mixte ou que l'on raccourcit un navire-citerne en supprimant une section transversale de citernes à cargaison, cette transformation devrait constituer une "transformation importante" au sens de la règle 1.9.

2.5 Lorsque l'on transforme un pétrolier existant en pétrolier pourvu de citernes à ballast séparé en ajoutant une section transversale de citernes, cette transformation devrait constituer une "transformation importante" au sens de la règle 1.9 seulement si la capacité de chargement du pétrolier est augmentée.

2.6 Lorsqu'un navire construit comme transporteur mixte effectue exclusivement le transport de cargaisons en vrac, il peut être considéré comme un navire autre qu'un pétrolier et le modèle A de la fiche de construction et d'équipement devrait lui être délivré. Le passage du transport de vrac au transport d'hydrocarbures ne devrait pas être interprété comme constituant une "transformation importante", au sens de la règle 1.9.

Interprétation uniforme 3 - Définition de l'expression "ballast séparé"

Règle 1.18

3.1 Le système de ballast séparé devrait être un système "complètement isolé des circuits d'hydrocarbures de cargaison et de combustible liquide", ainsi qu'il est prescrit à la règle 1.18. Toutefois, on peut prévoir la possibilité de rejeter d'urgence du ballast séparé au moyen d'un raccordement à une pompe à cargaison par une bride de raccordement amovible. Dans ce cas, les raccords de ballast séparé devraient être munis de clapets de non-retour pour empêcher les hydrocarbures de passer dans les citernes à ballast séparé. La bride de raccordement amovible devrait être placée à un endroit bien en vue dans la chambre des pompes et un avis permanent très visible affiché à côté pour en réglementer l'usage.

3.2 Les accouplements de type coulissant ne devraient pas être utilisés comme éléments de dilatation lorsque les tuyautages d'hydrocarbures et de combustible liquide traversent les citernes à ballast séparé et lorsque les tuyautages de ballast séparé traversent les citernes d'hydrocarbures ou de combustible liquide. Cette interprétation s'applique aux navires dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er juillet 1992 ou après cette date.

Interprétation uniforme 4 - Retards imprévus dans la livraison des navires

Règle 1.28

4.1 Aux fins de définir la catégorie à laquelle appartient un navire aux termes de la règle 1.28, un navire dont le contrat de construction (ou la pose de la quille) et la livraison étaient prévus avant les dates spécifiées dans lesdites règles mais qui a été soumis à des retards de livraison au-delà de la date spécifiée, en raison de circonstances imprévues ne dépendant ni du constructeur ni du propriétaire, peut être accepté par l'Autorité comme étant un navire de la catégorie correspondant à la date estimée de livraison. L'Autorité devrait décider dans chaque cas d'espèce du régime à appliquer à ces navires, compte tenu des circonstances particulières.

4.2 Il est important que les navires livrés après les dates spécifiées en raison de délais imprévus et autorisés à être considérés comme relevant de la catégorie correspondant à la date estimée de livraison par l'Autorité, soient également acceptés en tant que tels par les États du port. Pour qu'il en soit ainsi, il est recommandé aux Autorités d'adopter la pratique ci-après lorsqu'elles examinent une demande relative à un tel navire :

(*) "Produit" désigne tout hydrocarbure autre que le pétrole brut tel que défini à la règle 1.2.

.1 l'Autorité devrait examiner soigneusement les demandes dans chaque cas d'espèce en tenant compte des circonstances particulières. Ainsi, dans le cas d'un navire construit dans un pays étranger, l'Autorité peut exiger des autorités du pays dans lequel le navire a été construit un rapport en bonne et due forme indiquant que le retard a été dû à des circonstances imprévues ne dépendant ni du constructeur ni du propriétaire ;

.2 lorsqu'un navire est considéré comme étant un navire relevant de la catégorie correspondant à la date estimée de livraison à la suite d'une telle demande, le Certificat IOPP devrait être visé pour indiquer que ce navire est accepté par l'Autorité comme tel ; et

.3 l'Autorité devrait faire connaître à l'Organisation l'identité du navire et les raisons pour lesquelles le navire a été accepté comme tel.

Interprétation uniforme 5 – Expression « dont la construction se trouve à un stade équivalent »

(Créée par arrêté du 24/11/08)

Règles 1.28 et 1.30

L'expression « *dont la construction se trouve à un stade équivalent* » désigne le stade auquel :

- .1 une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
- .2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

Interprétation uniforme 6 - Définition d'une génération de navires

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règles 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8

Aux fins de définir les navires conformément aux paragraphes 28.2, 28.4, 28.6, 28.7 et 28.8 de la règle 1, un navire qui appartient à l'une quelconque des catégories citées aux alinéas 1, 2, 3, 4.1, 4.2 ou 4.3 de ces paragraphes devrait être considéré comme un navire relevant de la définition correspondante.

Interprétation uniforme 7 - Substances visées par l'Annexe I qui, en raison de leurs propriétés physiques, sont difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règle 2.4

7.1 Le Gouvernement de la Partie réceptionnaire devrait prévoir des mesures appropriées afin de garantir le respect des dispositions du paragraphe 6.2.

7.2 Une citerne qui a été déchargée devrait, sous réserve des dispositions du paragraphe 6.3, être lavée et toutes les eaux de nettoyage polluées devraient être évacuées dans une installation de réception avant que le navire ne quitte le port de déchargement pour se rendre dans un autre port.

7.3 A la demande du capitaine du navire, le Gouvernement de la Partie réceptionnaire peut exempter le navire de l'application des prescriptions mentionnées au paragraphe 6.2, s'il est établi, à sa satisfaction, que :

- .1 la citerne déchargée sera rechargée avec la même substance ou une autre substance compatible avec la précédente et le navire-citerne ne sera pas lavé ou ballasté avant le chargement ; et
- .2 la citerne déchargée n'est ni lavée ni ballastée en mer si le navire doit se rendre dans un autre port, à moins qu'il ait été confirmé par écrit que ce port est doté d'une installation de réception adéquate capable de recevoir les résidus et les solvants nécessaires aux opérations de nettoyage.

7.4 L'exemption visée au paragraphe 6.3 devrait uniquement être accordée par le Gouvernement de la Partie réceptionnaire à un navire qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention. Le Gouvernement de la Partie réceptionnaire qui accorde une telle exemption devrait en fournir une attestation écrite.

7.5 Dans le cas des navires qui conservent leurs résidus à bord et qui font route vers des ports ou des terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention, le Gouvernement de la Partie réceptrice est invité à communiquer au port d'escale suivant des renseignements sur le navire et ses résidus de cargaison, pour que ce dernier en prenne connaissance et puisse prendre les mesures voulues en vue de la détection des infractions et de l'application des dispositions de la Convention.

Interprétation uniforme 8 - Conditions relatives aux dérogations

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règles 3.4, 3.5, 14.5.3

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures devrait contenir des renseignements suffisants pour permettre à l'État du port de déterminer si le navire satisfait aux conditions relatives aux dérogations eu égard à l'expression "voyages limités, tels que définis par l'Autorité". Ces renseignements peuvent comprendre une liste des ports, la durée maximale du voyage effectué entre des ports disposant d'installations de réception ou des conditions analogues établies par l'Autorité.

Interprétation uniforme 9 – Voyages ne durant pas plus de 72 h

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règles 3.4 et 3.5.2.2.2

La durée limitée des voyages "ne durant pas plus de 72 h" ou "de 72 h ou moins" visés aux règles 3.4 et 3.5.2.2.2, devrait être calculée comme suit :

- .1 à compter du moment où le navire-citerne quitte la zone spéciale, lorsqu'un voyage commence à l'intérieur d'une zone spéciale ; ou
- .2 à compter du moment où le navire-citerne quitte un port situé à l'extérieur de la zone spéciale jusqu'au moment où il s'approche d'une zone spéciale.

Interprétation uniforme 10 – Définition de "tous les mélanges d'hydrocarbures"

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règles 3.4 et 3.5.2.2.3

L'expression "tous les mélanges d'hydrocarbures" qui figure aux règles 3.4 et 3.5.2.2.3, comprend toute l'eau de ballast et tous les résidus des eaux de nettoyage des citernes d'hydrocarbures de cargaison.

Interprétation uniforme 11 – Equivalences*(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)***Règle 5**

11.1 L'acceptation par l'Autorité, conformément aux dispositions de la règle 5, d'équipements, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par l'Annexe I englobe l'agrément par type d'un matériel de prévention de la pollution équivalant à celui qui est spécifié dans la résolution A.393(X) (*). L'Autorité qui autorise cet agrément par type doit en communiquer les détails à l'Organisation, y compris les résultats des essais sur lesquels a été fondée l'approbation de l'équivalence, conformément aux dispositions de la règle 5.2.

En ce qui concerne l'expression "pour suite à donner, le cas échéant" figurant à la règle 5.2, toute Partie à la Convention opposée à une équivalence soumise par une autre Partie devrait communiquer cette objection à l'Organisation et à la Partie qui a autorisé l'équivalence au cours de l'année qui suit la diffusion de l'équivalence aux Parties par l'Organisation. La Partie qui s'oppose à l'équivalence devrait préciser si son objection s'applique aux navires qui entrent dans ses ports.

Interprétation uniforme 12 - Visites et inspections*(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)***Règles 6.1.3 et 6.1.4****12.1 Visites annuelles et intermédiaires des navires non tenus de détenir un Certificat IOPP**

L'applicabilité des règles 6.1.3 et 6.1.4 aux navires qui ne sont pas tenus de détenir un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures devrait être déterminée par l'Autorité.

Interprétation uniforme 13 - Désignation du type de pétrolier*(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)***Règles 7 et 19**

13.1 Les pétroliers doivent être désignés sur le modèle B du supplément au Certificat IOPP comme étant soit des "transporteurs de pétrole brut", soit des "transporteurs de produits", soit des "transporteurs de pétrole brut/de produits". En outre, les prescriptions de la règle 19 sont différentes pour les différentes catégories d'âge des "transporteurs de pétrole brut" et des "transporteurs de produits" et la conformité avec ces dispositions est indiquée sur le Certificat IOPP. Les types d'hydrocarbures que les différents types de pétroliers sont autorisés à transporter sont les suivants :

- .1 Un *transporteur de pétrole brut/de produits* est autorisé à transporter soit du pétrole brut, soit des produits, soit les deux en même temps.
- .2 Un *transporteur de pétrole brut* est autorisé à transporter du pétrole brut, mais il lui est interdit de transporter des produits.
- .3 Un *transporteur de produits* est autorisé à transporter des produits, mais il lui est interdit de transporter du pétrole brut.

13.2 Pour déterminer la désignation du type de pétrolier sur le Certificat IOPP en fonction de la conformité avec les dispositions relatives aux SBT, à la PL, aux CBT et au COW, il conviendrait d'appliquer les normes ci-après.

(*) Pour le matériel de séparation d'eau et d'hydrocarbures destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, se reporter aux Directives et spécifications relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.60(33), qui, depuis le 6 juillet 1993, remplace la résolution A.393(X), et aux Directives et spécifications révisées relatives au matériel de la prévention de la pollution destiné à la tranche des machines des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.107(49). Pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers construits avant le 2 octobre 1986, se reporter aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers, et, pour ceux installés à bord des pétroliers construits après le 2 octobre 1986, aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par les résolutions A.496(XII) et A.586(14), respectivement ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-647F. Pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures installés à bord des pétroliers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er janvier 2005 ou après cette date, se reporter aux Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.108(49).

13.3 *Pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4, d'un port en lourd inférieur à 20.000 tonnes.*

12.3.1 Ces pétroliers peuvent être désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits".

13.4 *Pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4, d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes.*

13.4.1 Les pétroliers qui satisfont aux prescriptions relatives aux SBT, à la PL et au COW peuvent être désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits".

13.4.2 Les pétroliers qui satisfont aux prescriptions relatives aux SBT et à la PL, mais non à celles concernant le COW devraient être désignés comme "transporteurs de produits".

13.4.3 Les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes mais inférieur à 30.000 tonnes, ne transportant pas de pétrole brut, de combustible liquide, d'huile diesel lourde ou d'huile de graissage en tant que cargaison, qui ne sont pas équipés de SBT et de PL devraient être désignés comme "transporteurs de produits".

13.5 *Pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, mais livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes.*

13.5.1 Ces pétroliers, s'ils satisfont aux prescriptions relatives aux SBT, peuvent être désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits".

13.6 *Pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, d'un port en lourd inférieur à 40.000 tonnes.*

13.6.1 Ces pétroliers peuvent être désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits".

13.7 *Pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes.*

13.7.1 Les pétroliers qui satisfont aux prescriptions relatives aux SBT devraient être désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits".

13.7.2 Les pétroliers qui ne satisfont qu'aux prescriptions relatives au COW devraient être désignés comme "transporteurs de pétrole brut".

13.7.3 Les pétroliers qui satisfont aux prescriptions relatives aux CBT devraient être désignés comme "transporteurs de produits".

Interprétation uniforme 14 - Nouveau modèle de Certificat IOPP ou de son supplément

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règle 9

En cas de modification du modèle de Certificat IOPP ou de son supplément, sous réserve que la durée de validité du Certificat IOPP du navire ne s'en trouve pas raccourcie, le modèle existant de Certificat ou de Supplément qui est en cours de validité à la date où l'amendement entre en vigueur reste valable jusqu'à la date d'expiration du certificat, à condition qu'à la première visite qui suit la date d'entrée en vigueur de l'amendement, on apporte les modifications nécessaires au Certificat ou au Supplément existant en effectuant les corrections appropriées, par exemple en barrant la mention qui n'est plus valable et en inscrivant la nouvelle mention.

Interprétation uniforme 15 - Rétablissement de la validité d'un Certificat IOPP

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règle 10

Lorsqu'une visite annuelle ou intermédiaire prescrite à la règle 6 de l'Annexe I de MARPOL 73/78 n'est pas effectuée dans les délais spécifiés par cette règle, le Certificat IOPP cesse d'être valable. Lorsque, par la suite, une visite correspondant à la visite qui était prescrite est effectuée, la validité du certificat peut être rétablie sans modification de la date anniversaire ni de la date d'expiration du certificat initial, une mention à cet effet étant portée sur le certificat. Le détail et la rigueur d'une telle visite dépendront du temps qui s'est écoulé depuis que la visite prescrite aurait dû avoir lieu et de l'état du navire.

Interprétation uniforme 16 - Capacité des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

(Numérotation et contenu modifiés par arrêté du 24/11/08)

Règle 12.1

16.1 Pour déterminer la capacité voulue des citernes à boues, les Autorités peuvent s'inspirer des critères ci-après. Ces critères ne devraient pas être interprétés comme déterminant la quantité de résidus d'hydrocarbures qui sera produite par les machines pendant une période donnée. Les Autorités peuvent aussi, néanmoins, se fonder sur toute autre hypothèse raisonnable pour calculer la capacité des citernes à boues. Dans le cas d'un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve dans un état d'avancement équivalent le 31 décembre 1990 ou après cette date, on devrait utiliser les critères énoncés dans les alinéas .4 et .5 ci-dessous à la place des critères figurant dans les alinéas .1 et .2.

.1 Dans le cas des navires qui ne transportent pas d'eau de ballast dans les soutes à combustible liquide, la capacité minimale des citernes à boues (V1) devrait être calculée à l'aide de la formule suivante :

$$V1 = K1CD \text{ (m}^3\text{)}$$

dans cette formule :

K1 = 0,01 pour les navires à bord desquels le fuel-oil lourd est purifié avant d'être utilisé pour les machines principales, ou 0,005 pour les navires utilisant de l'huile diesel ou du fuel-oil lourd qu'il n'est pas nécessaire de purifier avant usage ;

C = consommation journalière de fuel-oil liquide (tonnes métriques) ; et

D = durée maximale du voyage entre les ports où les boues peuvent être rejetées à terre (en jours). Si l'on ne dispose pas de données précises, il convient d'utiliser le nombre de 30 jours.

.2 Lorsque lesdits navires sont équipés d'homogénéisateurs, d'incinérateurs ou d'autres moyens agréés permettant de traiter les boues à bord, la capacité minimale des citernes à boues (V1) devrait, au lieu d'être calculée à l'aide de la formule ci-dessus, être de :

V1 = 1 m³ pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 mais inférieure à 4.000, ou 2 m³ pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000.

.3 Dans le cas des navires qui transportent de l'eau de ballast dans des soutes à combustible liquide, la capacité minimale des citernes à boues (V2) devrait être calculée à l'aide de la formule suivante :

$$V2 = V1 + K2B \text{ (m}^3\text{)}$$

dans cette formule :

V1 = capacité, en m³, des citernes à boues indiquée en .1 ou .2 ci-dessus ;

K2 = 0,01 pour les soutes à fuel-oil lourd, ou 0,005 pour les soutes à huiles diesel ; et

B = capacité des citernes à water-ballast qui peuvent aussi servir à transporter du combustible liquide (tonnes).

.4 Dans le cas des navires qui ne transportent pas d'eau de ballast dans leurs soutes à combustible liquide, la capacité minimale des citernes à boues (V1) devrait être calculée d'après la formule suivante :

$$V1 = K1CD \text{ (m}^3\text{)}$$

dans cette formule :

K1 = 0,015 pour les navires à bord desquels le fuel-oil lourd est purifié avant d'être utilisé pour les machines

principales, ou 0,005 pour les navires utilisant de l'huile diesel ou du fuel-oil lourd qu'il n'est pas nécessaire de purifier avant usage ;

C = consommation journalière de fuel-oil (m³) ; et

D = durée maximale du voyage entre les ports où les boues peuvent être rejetées à terre (en jours). Si l'on ne dispose pas de données précises, il convient d'utiliser le nombre de 30 jours.

.5 Dans le cas des navires dont le contrat de construction est signé, ou en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée avant le 1er juillet 2010 et qui sont équipés d'homogénéisateurs, d'incinérateurs ou d'autres moyens agréés permettant de traiter les boues à bord, la capacité minimale des citernes à boues devrait être de :

.5.1 50 % de la valeur calculée à l'aide de la formule figurant à l'alinéa .4 ci-dessus ; ou

.5.2 1 m³ pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 mais inférieure à 4.000 ou 2 m³ pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000, la plus grande de ces valeurs étant retenue.

16.2 Les Autorités devraient s'assurer qu'à bord d'un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve dans un état d'avancement équivalent le 31 décembre 1990 ou après cette date, des citernes d'une capacité suffisante, y compris éventuellement la ou les citernes à boues visées au paragraphe 15.1 ci-dessus, sont également prévues pour les fuites d'hydrocarbures, les huiles de vidange et les huiles usées provenant des machines. Les installations existantes devraient se conformer à la présente disposition dans la mesure du possible et du raisonnable.

Interprétation uniforme 17 - Raccordement des citernes à boues avec la mer

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règle 12.2

Les navires dotés de tuyautages qui desservent les citernes à boues et ont un raccordement avec les orifices de rejet à la mer, autre que le raccord de jonction normalisé visé à la règle 13 et qui ont été installés avant le 4 avril 1993, peuvent satisfaire aux prescriptions de la règle 12.2 si ces tuyautages sont munis d'obturateurs à éclipse.

Interprétation uniforme 18 - Nettoyage des citernes à boues et rejet des résidus

(Numérotation modifiée par arrêté du 24/11/08)

Règle 12.3

18.1 Pour déterminer le type de conception et de construction des citernes à boues le mieux à même de faciliter le nettoyage et le rejet des résidus dans les installations de réception, les Autorités peuvent s'inspirer des critères ci-après qui s'appliquent aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve dans un état d'avancement équivalent le 31 décembre 1990 ou après cette date :

.1 des trous d'homme en nombre suffisant devraient être prévus afin que, compte tenu de la structure interne des citernes à boues, toutes les parties de ces citernes soient d'accès facile aux fins de nettoyage ;

.2 les citernes à boues installées à bord des navires qui sont exploités au moyen de combustible lourd devant être purifié avant utilisation, devraient être munies d'installations de chauffage adéquates ou d'autres dispositifs appropriés facilitant le pompage et le rejet du contenu des citernes ;

.3 il ne devrait y avoir aucun raccordement entre les tuyautages de rejet des citernes à boues et les tuyautages d'assèchement des eaux de cale autre qu'un éventuel tuyautage commun menant au raccord de jonction normalisé visé à la règle 13. Toutefois, des dispositions peuvent être prises pour vidanger l'eau déposée dans les citernes à boues au moyen de soupapes à fermeture automatique à commande manuelle ou de dispositifs équivalents ; et

.4 les citernes à boues devraient être munies d'une pompe réservée au rejet de leur contenu dans les installations de réception. La pompe devrait être d'un type et avoir une capacité et une pression appropriés, compte tenu des caractéristiques du liquide à pomper, des dimensions et de la position de la/des citerne(s) ainsi que de la durée de rejet totale.

Interprétation uniforme 19 – Interprétation uniforme de la règle 12A*(Arrêtés des 06/09/07 et 24/11/08)***Application de la règle 12A aux unités stabilisées par colonnes (Recueil MODU)**

Lorsque la règle 12A de l'Annexe I révisée de MARPOL est appliquée aux unités stabilisées par colonnes (MODU), telles que définies dans le Recueil MODU aux fins de déterminer l'emplacement des soutes à combustible, les distances limites à respecter qui sont définies aux paragraphes 7 et 8 de cette règle s'appliquent aux zones exposées à une avarie comme suit :

- .1 on suppose que seules les colonnes, les coques immergées et les contrefiches situées sur la périphérie de l'unité sont endommagées et que l'avarie se situe dans les parties exposées des colonnes, des coques immergées et des contrefiches ;
- .2 on suppose que l'avarie des colonnes et des contrefiches se produit à un niveau quelconque entre 5,0 m au-dessus et 3,0 m au-dessous de la gamme des tirants d'eau indiqués dans le manuel d'exploitation de l'unité pour les opérations dans des conditions météorologiques normales et défavorables ; et
- .3 lorsque l'unité fait route, sa coque immergée et ses pieds devraient être considérés comme endommagés de la manière indiquée aux alinéas .1 et .2 compte tenu de leur forme.

Interprétation uniforme 20 – Vannes des soutes à combustible*(Arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 12A**

- 1 Les vannes des soutes à combustible placées conformément aux dispositions des paragraphes 6, 7 et 8 de la règle 12A de l'Annexe I de MARPOL peuvent être traitées d'une façon analogue aux puisards visés par la règle 12A.10 de l'Annexe I de MARPOL et donc être disposées à une distance du fond du navire qui ne soit pas inférieure à 0,5 *h*.
- 2 Les vannes des soutes qu'il est permis de placer à une distance du fond ou du bordé du navire inférieure à *h* ou *w* respectivement, conformément à la norme d'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbure décrite dans la règle 12A.11 de l'Annexe I de MARPOL, peuvent être situées à une distance inférieure à *h* ou *w*, respectivement.
- 3 Les tuyaux de dégagement d'air et les tuyaux de trop-plein des soutes à combustible ne sont pas considérés comme faisant partie des "*tuyautages de combustible*" et peuvent donc être situés à une distance du bordé du navire inférieure à *w*.
- 4 Outre qu'ils doivent être aussi petits que possible, les puisards visés par la règle 12A.10 de l'Annexe I de MARPOL devraient avoir des dimensions adaptées à celles du tuyau d'aspiration et de la surface couverte.

Interprétation uniforme 21 – Paragraphes 6 à 8 et 11.8 de la règle 12A*(Arrêtés des 24/11/08 et 29/01/09)***Règle 12A**

- 1 La distance "*h*" devrait être mesurée perpendiculairement au tracé hors membres du bordé de fond (règle 12A, figure 1).
- 1.1 S'agissant des navires munis d'un talon de quille, celui-ci ne devrait pas être considéré comme protégeant les soutes à combustible. Au niveau de la largeur du talon, la distance "*h*" devrait être mesurée perpendiculairement à la ligne parallèle à la ligne d'eau zéro passant par le point d'intersection entre le talon et le tracé hors membres du bordé de fond, comme indiqué à la figure A.

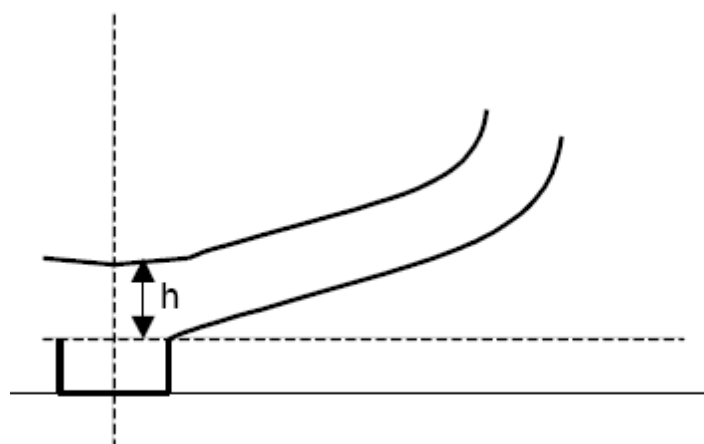


Figure A

1.2 Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, on ne devrait pas prendre pour référence la ligne d'eau zéro. La distance " h " devrait être mesurée perpendiculairement au tracé hors membres du bordé de fond à l'emplacement des membrures au niveau desquelles les soutes à combustible doivent être protégées.

2 S'agissant des navires conçus avec un relevé de varangues, la distance " $1,5 h$ " devrait être mesurée à partir du tracé hors membres du bordé de fond mais perpendiculairement à la ligne d'eau zéro, comme indiqué à la figure B.

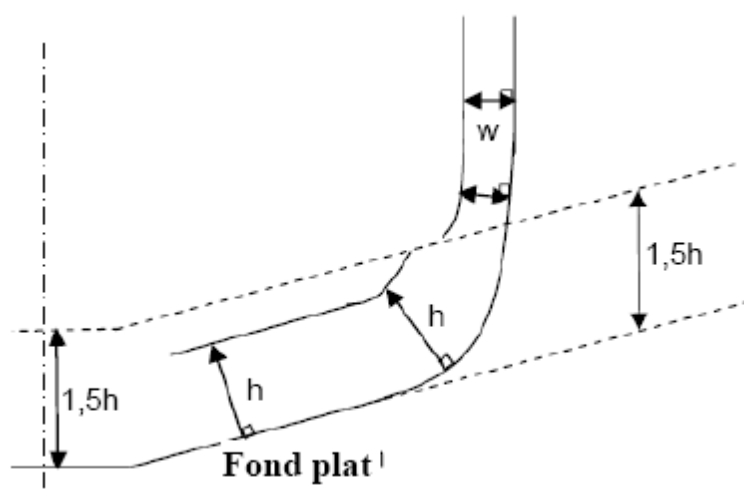


Figure B

3 Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent également à la mesure de la distance " h " mentionnée au paragraphe 11.8 de la règle 12A.

Interprétation uniforme 22 - Dispositif d'arrêt automatique prescrit à la règle 15.3.2

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règles 14 et 15

La règle 15.3.2 renvoie à la règle 14.7, aux termes de laquelle le matériel de filtrage doit être muni d'une alarme à 15 ppm et d'un dispositif qui permette d'arrêter automatiquement le rejet lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 ppm. Toutefois, la règle 14 ne comportant pas de telles prescriptions pour les navires d'une jauge brute inférieure à 10.000, ceux-ci n'ont pas besoin d'être munis d'une telle alarme et d'un tel dispositif d'arrêt à condition de ne pas effectuer de rejet d'eaux de cale provenant de la tranche des machines dans les zones spéciales. Il en découle que tout rejet d'effluents dans les zones spéciales à partir de navires qui ne sont pas munis d'une alarme et d'un dispositif d'arrêt automatique à 15 ppm constitue une infraction à la Convention, même si la teneur en hydrocarbures de ces effluents est inférieure à 15 ppm.

**Interprétation uniforme 23 - Contrôle des rejets d'eau de ballast provenant
des soutes à combustible liquide**

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/0, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 14.1

23.1 La seconde phrase de la règle 14.1 devrait être interprétée comme suit :

Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 mais inférieure à 10.000 :

.1 qui ne transporte pas de ballast dans ses soutes à combustible liquide devrait être muni d'un matériel de filtrage des hydrocarbures à 15 ppm pour le traitement des rejets des eaux de cale de la tranche des machines ;

.2 qui transporte du ballast dans des soutes à combustible liquide devrait être muni des dispositifs prescrits à la règle 14.2 pour le traitement des eaux de cale de la tranche des machines et du ballast pollué provenant des soutes à combustible liquide. Les navires qui ne peuvent raisonnablement être munis de ces dispositifs devraient conserver à bord le ballast pollué provenant des soutes à combustible liquide et l'évacuer dans des installations de réception.

23.2 La capacité de traitement des dispositifs ci-dessus devrait être suffisante pour les quantités d'effluents à rejeter.

Interprétation uniforme 24 - Matériel de filtrage des hydrocarbures

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règles 14.1 et 14.2

Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé à la règle 14, paragraphes 1 et 2, est un séparateur de bouchain à 15 ppm et peut comprendre toute combinaison d'un séparateur, d'un filtre ou d'un coalesceur et également un appareil unique conçu pour produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm.

Interprétation uniforme 25 - Dérogations pour les voyages limités

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 14.5.3.4

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures devrait contenir des renseignements suffisants pour permettre à l'État du port de déterminer si le navire satisfait aux conditions relatives aux dérogations eu égard à l'expression "voyages limités, tels que définis par l'Autorité". Ces renseignements peuvent comprendre une liste des ports, la durée maximale du voyage effectué entre des ports disposant d'installations de réception ou des conditions analogues établies par l'Autorité.

Interprétation uniforme 26 - Réglementation des rejets d'hydrocarbures

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 15

26.1 Transfert dans les citernes de décantation des pétroliers de résidus d'hydrocarbures ne provenant pas de la cargaison d'hydrocarbures

26.1.1 Si des résidus d'hydrocarbures ne provenant pas de la cargaison d'hydrocarbures sont transférés dans les citernes de décantation des pétroliers, le rejet de tels résidus devrait se faire conformément à la règle 34.

26.1.2 L'interprétation ci-dessus ne saurait être considérée comme constituant une dérogation à l'interdiction actuelle d'installer des tuyautages qui relieraient la chambre des machines aux citernes de décantation car la cargaison risquerait de pénétrer dans la tranche des machines. Toute installation prévue pour évacuer les eaux de cale de la tranche des machines dans des citernes de décantation devrait être dotée de moyens appropriés qui empêchent tout refoulement de cargaison liquide ou de gaz vers la tranche des machines. De telles installations ne constituent pas un assouplissement des prescriptions de la règle 14 en ce qui concerne le matériel de filtrage des hydrocarbures.

Interprétation uniforme 27 - Combustible liquide*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 16.2****27.1 Grandes quantités de combustible liquide**

27.1.1 L'expression "grandes quantités de combustible liquide" utilisée à la règle 16.2 concerne les navires qui sont tenus de demeurer en mer pendant de longues périodes en raison de la nature particulière de leur exploitation et du service auquel ils sont affectés. Dans les circonstances envisagées, ces navires seraient tenus de remplir d'eau de ballast leurs soutes à combustible liquide vides pour rester suffisamment stables et pouvoir naviguer en toute sécurité.

27.1.2 Ces navires peuvent comprendre notamment certains gros navires de pêche ou remorqueurs océaniques. Certains autres types de navires qui, pour des raisons de sécurité telles que la stabilité, peuvent être tenus de transporter du ballast dans des soutes à combustible liquide, peuvent être également inclus dans cette catégorie.

Interprétation uniforme 28 - Application des dispositions de la règle 16.4*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 16.4**

Lorsque la séparation des soutes à combustible liquide et des citernes à ballast n'est ni possible ni raisonnable pour les navires visés à la règle 16.4, l'eau de ballast peut être transportée dans des soutes à combustible liquide, à condition que cette eau de ballast soit rejetée à la mer conformément aux dispositions des règles 15.2, 15.3, 15.5 et 15.6 ou évacuée dans des installations de réception conformément aux dispositions de la règle 15.9.

Interprétation uniforme 29 - Pétroliers utilisés pour le stockage du ballast pollué*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règles 18, 19, 20, 33 et 35**

Lorsqu'un pétrolier est utilisé comme installation flottante de réception de ballast pollué provenant d'autres pétroliers, ce pétrolier n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions des règles 18, 19, 20, 33 et 35.

Interprétation uniforme 30 - Prescriptions relatives aux SBT, aux CBT, aux systèmes de COW et à la PL*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 18.3.2****30.1 Capacité des SBT**

Aux fins de l'application de la règle 18.3.2, telle que modifiée, les conditions d'exploitation des pétroliers suivantes sont considérées comme entrant dans la catégorie des cas exceptionnels :

- .1 les transporteurs mixtes sont tenus d'être exploités sous des portiques de chargement ou de déchargement ;
- .2 les navires-citernes sont tenus de passer sous un pont peu élevé ;
- .3 la réglementation locale d'un port ou d'un canal exige des tirants d'eau déterminés pour la sécurité de la navigation ;
- .4 les installations de chargement et de déchargement exigent que les navires-citernes soient à un tirant d'eau plus élevé que celui qui est obtenu lorsque toutes les citernes à ballast séparé sont pleines ;
- .5 l'inspection de près ou/et les mesures d'épaisseur de l'acier à l'aide de radeaux lorsque les règles le permettent ; et
- .6 les essais de pression hydrostatique des citernes.

Interprétation uniforme 31 - Dispositions relatives au ballast séparé applicables aux pétroliers d'une longueur inférieure à 150 m

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 18.5

31.1 Pour déterminer le tirant d'eau et l'assiette minimaux des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 m qui peuvent être qualifiés de pétroliers dotés de SBT, l'Autorité devrait suivre les directives énoncées à l'appendice 1.

31.2 Les formules figurant à l'appendice 1 remplacent celle qui figure à la règle 18.2 et lesdits pétroliers devraient aussi satisfaire aux conditions énoncées aux paragraphes 3 et 4 de la règle 18, pour être assimilés à la catégorie des pétroliers dotés de SBT.

Interprétation uniforme 32 - Pétroliers tels que définis à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes, équipés de CBT et d'un système de COW

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règles 18.7 et 18.8

32.1 Les pétroliers tels que définis à la règle 1.28.3, d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes, qui sont équipés de CBT et d'un système de COW et sont désignés comme "transporteurs de pétrole brut/de produits" sur le Supplément au Certificat IOPP devraient être exploités dans les conditions suivantes :

.1 ils devraient toujours être équipés de CBT ; ni du pétrole brut ni des produits ne devraient être transportés dans les citernes à ballast propre spécialisées ; et

.2 lorsqu'ils transportent une cargaison totale ou partielle de pétrole brut, ils devraient en outre utiliser un système de COW dans les citernes utilisées pour le pétrole brut aux fins de l'élimination des boues.

32.2 Les méthodes approuvées par l'Autorité pour passer du mode d'exploitation avec système de COW au mode d'exploitation avec CBT à bord des pétroliers équipés de circuits de tuyautages et de pompage communs ou indépendants et séparés pour la cargaison et pour le ballast propre devraient être acceptables dans la mesure où le transport de pétrole brut en mode CBT n'est pas autorisé.

Interprétation uniforme 33 - Capacité des CBT

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 18.8

33.1 Aux fins du calcul de la capacité des CBT, on peut inclure les citernes suivantes :

.1 les citernes à ballast séparé ; et

.2 les cofferdams, ainsi que les citernes de coqueron avant et arrière, à condition qu'ils soient utilisés exclusivement pour le transport d'eau de ballast et qu'ils soient reliés par des tuyautages permanents aux pompes de ballast.

Interprétation uniforme 34 - Détecteur d'hydrocarbures pour les pétroliers équipés de CBT

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 18.8.3

Le rejet de ballast provenant des citernes à ballast propre spécialisées devrait être surveillé en permanence (mais pas nécessairement enregistré) au moyen du détecteur d'hydrocarbures prescrit à la règle 18.8.3 de façon que l'on puisse observer de temps à autre la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast. Il n'est pas nécessaire que ce détecteur d'hydrocarbures se déclenche automatiquement.

Interprétation uniforme 35 - Localisation défensive des SBT*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règles 18.12 à 18.15**

35.1 On devrait mesurer la largeur minimale des citernes latérales et la hauteur minimale des citernes de double fond et calculer la valeur des zones défensives (PA_C et PA_S) conformément à la "Recommandation intérimaire pour une interprétation uniforme des paragraphes 12 à 15 de la règle 18 - Localisation défensive des espaces à ballast séparé" qui est reproduite à l'appendice 2.

35.2 Les navires actuellement construits conformément à cette interprétation devraient être considérés comme satisfaisant aux prescriptions des règles 18.12 à 18.15, et n'auraient à subir aucune modification au cas où des prescriptions différentes découleraient d'une interprétation ultérieure.

35.3 Si, de l'avis de l'Autorité, un pétrolier dont la quille a été posée ou dont la construction se trouvait dans un état d'avancement équivalent avant le 1er juillet 1980 est conforme aux prescriptions des règles 18.12 à 18.15, mais n'est pas conforme à celles de la Recommandation intérimaire ci-dessus, il peut être accepté par cette autorité comme satisfaisant aux dispositions des règles 18.12 à 18.15.

Interprétation uniforme 36 – Pétroliers dotés de citernes indépendantes*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 19**

Les pétroliers dotés de citernes indépendantes sont considérés comme étant des pétroliers à double coque s'ils sont conçus et construits de manière telle que les distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé de fond et le bordé de muraille satisfont aux dispositions de la règle 19.

Interprétation uniforme 37 – Largeur des citernes latérales et hauteur des citernes à double fond dans la zone de l'arrondi du bouchain*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 19.3.3**

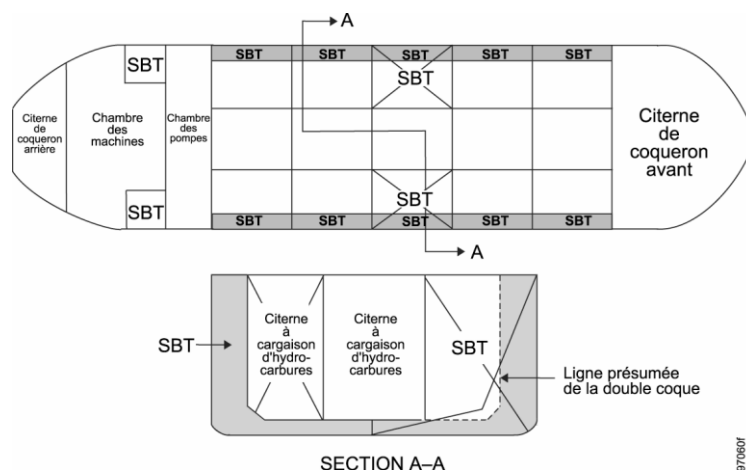
Les prescriptions de la règle 19.3.3 applicables dans la zone de l'arrondi du bouchain sont applicables pour toute la longueur de la citerne.

Interprétation uniforme 38 - Capacité globale des citernes à ballast*(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)***Règle 19.3.4**

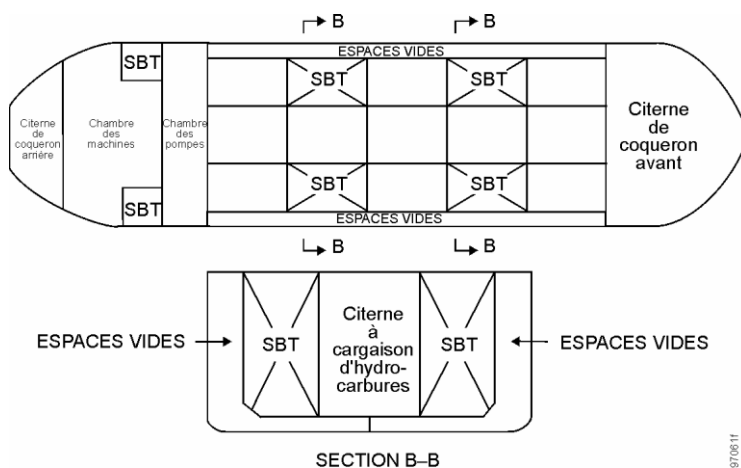
38.1 Tout ballast transporté dans des prolongements, des indentations ou des décrochements intérieurs localisés de la double coque, tels que des caissons de cloison, devrait être du ballast supplémentaire en excédent de la capacité minimale de ballast séparé prescrite à la règle 18.

38.2 Pour calculer la capacité globale en vertu de la règle 19.3.4, il faudrait tenir compte de ce qui suit :

- .1 la capacité des citernes à ballast de la chambre des machines devrait être exclue de la capacité globale des citernes à ballast ;
- .2 la capacité des citernes à ballast situées sur la partie intérieure de l'espace de double coque devrait être exclue de la capacité globale des citernes à ballast (voir la figure 1).

Figure 1

.3 les espaces tels que les espaces vides situés dans la double coque le long de la tranche de la cargaison devraient être inclus dans la capacité globale des citernes à ballast (voir la figure 2).

Figure 2

Interprétation uniforme 39 - Définition des citernes latérales de double muraille

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 19.6.2

39.1 Les citernes latérales prescrites par la règle 19.6.2 pour protéger la tranche des citernes à cargaison sur toute sa longueur, aux fins de conformité avec la règle 21.4.2, peuvent être utilisées comme citernes à cargaison pour le transport d'hydrocarbures autres que des hydrocarbures lourds lorsque le navire est équipé de citernes à cargaison conçues de telle sorte que la capacité de chacune des citernes à cargaison ne dépasse pas 700 m³.

Interprétation uniforme 40 – Définition du pétrolier de la catégorie 2

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 20.3.2

Tout pétrolier de la catégorie 2 doit être équipé de citernes à ballast séparées disposées de manière à assurer une protection (localisation défensive) (système SBT/PL).

Interprétation uniforme 41 - Transformation importante compte tenue de la règle 20.4

(Numérotation modifiée par arrêtés des 06/09/07, 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 20.4

Afin de déterminer la date d'application des prescriptions énoncées à la règle 20.4 de l'Annexe I de MARPOL, si un pétrolier a subi une transformation importante, telle que définie à la règle 1 de l'Annexe I de MARPOL, qui a consisté à remplacer la section avant, y compris la tranche de la cargaison dans son intégralité, la date d'achèvement de la transformation importante du pétrolier sera réputée être la date de livraison du navire indiquée à la règle 20.4 de l'Annexe I de MARPOL, à condition que :

- .1 la transformation du pétrolier ait été achevée avant le 6 juillet 1996 ;
- .2 la transformation ait consisté à remplacer la tranche de la cargaison dans son intégralité ainsi que la section avant et que le pétrolier soit conforme à toutes les dispositions pertinentes de l'Annexe I de MARPOL applicables à la date d'achèvement de la transformation importante ; et
- .3 la date de livraison initiale du pétrolier s'applique lorsque l'on tient compte de l'âge seuil de 15 ans associé à la première visite CAS qui doit être effectuée conformément à la règle 20.6 de l'Annexe I de MARPOL.

Interprétation uniforme 42 - Citernes latérales et espaces de double fond utilisés pour l'eau de ballast à bord des pétroliers tels que définis à la règle 1.28.5

(Titre et contenu modifiés par arrêté du 06/09/07)

Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 20.6

42.1 Si les citernes latérales et les citernes de double fond visées à la règle 20.6 sont utilisées pour l'eau de ballast, les installations de ballast devraient au moins satisfaire aux Spécifications révisées pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées (résolution A.495(XII)).

Interprétation uniforme 43 - Prescriptions relatives au système d'évaluation de l'état du navire (CAS)

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 21.6.1

La première visite CAS doit avoir lieu en même temps que la première visite intermédiaire ou de renouvellement prévue :

- après le 5 avril 2005, ou
- après la date à laquelle le navire atteint 15 ans d'âge, si cette dernière date est postérieure.

Interprétation uniforme 44 – Protection du fond des chambres des pompes

(Arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 22.5

- 1 L'expression "*chambre des pompes*" désigne une chambre des pompes à cargaison. Le circuit de ballastage peut être situé à l'intérieur du double fond de la chambre des pompes à condition que, si ce circuit de tuyautages est endommagé, les pompes du navire qui se trouvent dans la "*chambre des pompes*" restent en état de fonctionner.
- 2 Le double fond qui protège la "*chambre des pompes*" peut être une citerne vide, une citerne de ballast ou, si aucune autre règle ne l'interdit, une soute à combustible.
- 3 Les puisards peuvent être autorisés à l'intérieur du double fond, à condition que ces puisards soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le tracé hors membres du bordé de fond mesuré perpendiculairement à la ligne d'eau zéro ne soit pas inférieure à 0,5 h.
- 4 Lorsqu'une partie de la chambre des pompes se trouve à une hauteur inférieure à la hauteur minimale prescrite à la

règle 22.2, seule cette partie de la chambre des pompes doit être un double fond.

Interprétation uniforme 45 – Paragraphe 7.3.2 de la règle 23

(Arrêtés des 24/11/08 et 20/11/09)

Règle 23

Si un dispositif à gaz inerte est installé, la surpression normale, en kPa, doit être considérée comme égale à 5 kPa.

Interprétation uniforme 46 - Limitation des dimensions des citernes et stabilité après avarie

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 24.1.2

46.1 Hypothèses relatives aux avaries de fond

Lorsque les chiffres relatifs aux avaries de fond subies dans la partie avant du navire, tels qu'ils sont indiqués à la règle 24.1.2 sont utilisés pour calculer à la fois les fuites d'hydrocarbures et la stabilité après avarie, on doit s'assurer que l'extrémité arrière de l'avarie se situe à 0,3L de la perpendiculaire avant du navire.

Interprétation uniforme 47 - Fuites hypothétiques d'hydrocarbures pour les transporteurs mixtes

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 25

Pour le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures provenant des transporteurs mixtes :

- .1 le volume d'une citerne à cargaison devrait comprendre le volume de l'écouille, quelle qu'en soit sa construction, jusqu'à la partie supérieure des surbaux, à l'exclusion du volume du panneau d'écouille, le cas échéant ; et
- .2 pour le calcul du volume hors membres, il n'y a pas lieu de déduire le volume des éléments de structure intérieurs.

Interprétation uniforme 48 - Calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 25.1.2

Dans le cas où la largeur b_i n'est pas constante sur toute la longueur d'une citerne latérale donnée, la plus petite valeur de b_i pour la citerne devrait être utilisée pour calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c et O_s .

Interprétation uniforme 49 – Vannes ou autres dispositifs de fermeture

(Arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 25.3.3

- 1 Les vannes ou autres dispositifs de fermeture placés conformément aux dispositions de la règle 25.3.3 de l'Annexe I de MARPOL peuvent être traités d'une façon analogue aux puisards visés par la règle 12A.10 de l'Annexe I de MARPOL et donc être disposés à une distance du fond du navire qui ne soit pas inférieure à 0,5 h .
- 2 Outre qu'ils doivent être aussi petits que possible, les puisards visés par la règle 25.3.3 de l'Annexe I de MARPOL devraient avoir des dimensions adaptées à celles du tuyau d'aspiration et de la surface couverte.

Interprétation uniforme 50 - Stabilité à l'état intact

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 27

50.1 Le navire devrait être chargé de manière à ce que le niveau de remplissage de toutes ses citernes à cargaison corresponde au total maximal combiné du moment vertical du volume et du moment d'inertie dû aux carènes liquides à un angle d'inclinaison de 0° pour chacune des citernes prise individuellement. La densité de la cargaison devrait correspondre au port en lourd utile disponible au déplacement auquel le KM transversal atteint sa valeur minimale, le navire étant considéré comme ayant son plein chargement de départ en produits consommables et 1 % de sa capacité totale de ballastage. Il faudrait considérer que le moment dû aux carènes liquides dans toutes les citernes de ballast est maximal. Pour calculer la distance métacentrique initiale GM_0 , les corrections pour tenir compte de l'effet des carènes liquides devraient utiliser le moment d'inertie dû aux carènes liquides approprié, le navire étant droit. La courbe des bras de levier de redressement peut être corrigée compte tenu des moments dus au transfert de liquides.

50.2 Il est acceptable, pour prouver qu'il est satisfait aux dispositions de la règle 27 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, au lieu d'effectuer le chargement de la manière décrite dans l'Interprétation 45.1 de MARPOL, de procéder à une analyse approfondie de toutes les combinaisons possibles de chargement des citernes à cargaison et des citernes à ballast. Aux fins de ces analyses, on considère que :

- .1 Pour toutes les citernes, le poids, les coordonnées du centre de gravité et le moment dû aux carènes liquides devraient être ceux qui correspondent au contenu réel dont il est tenu compte dans les calculs ; et
- .2 il faudrait effectuer les calculs approfondis en se conformant aux directives suivantes :
 - .2.1 utiliser pour le tirant d'eau différentes valeurs comprises entre le tirant d'eau léger et le tirant d'eau d'échantillonnage ;
 - .2.2 tenir compte, sans toutefois s'y limiter, de produits consommables tels que le combustible liquide, le gazole et l'eau douce, à des niveaux de remplissage de 97%, 50% et 10% ;
 - .2.3 pour chaque tirant d'eau et niveau de remplissage de produits consommables, le port en lourd disponible devrait comprendre le poids de l'eau de ballast et celui de la cargaison et tenir compte de combinaisons dans lesquelles le ballast est maximal et la cargaison minimale et vice-versa. Dans tous les cas, il faudrait choisir le nombre de citernes de ballast et de citernes à cargaison chargées qui donne lieu à la combinaison la plus défavorable de la hauteur du centre de gravité et des effets de carènes liquides. Aucune limite opérationnelle ne peut être imposée au nombre de citernes considérées comme partiellement remplies au même moment et aucune citerne particulière ne peut être exclue. Toutes les citernes de ballast doivent être remplies à 1% au moins ;
 - .2.4 tenir compte de densités de cargaison comprises entre la plus faible et la plus élevée des densités des cargaisons qu'il est prévu de transporter ; et
 - .2.5 utiliser suffisamment de valeurs intermédiaires entre toutes les limites établies pour s'assurer que l'on a identifié les conditions les plus défavorables. Il faudrait considérer au moins vingt valeurs intermédiaires dans la gamme des niveaux de remplissage des citernes à cargaison et des citernes à ballast, compris entre 1% et 99% de la capacité totale. Il sera peut-être nécessaire d'utiliser des valeurs plus rapprochées dans les parties critiques de cette gamme.

Il faudrait respecter à chaque étape les critères énoncés au paragraphe 1 de la règle 27.

Interprétation uniforme 51 - Tirant d'eau en service

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 28.1

Concernant l'expression "le tirant d'eau en service résultant des conditions effectives de chargement partiel ou de pleine charge", les renseignements requis devraient permettre de calculer la stabilité après avarie dans des conditions qui soient identiques ou analogues à celles dans lesquelles le navire devrait être exploité.

Interprétation uniforme 52 - Puisards

(Numérotation modifiée par arrêté des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 28.2

Pour calculer l'étendue de la brèche hypothétique conformément aux dispositions de la règle 28.2, il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont un creux un tout petit peu plus grand que celui de la citerne et en tout cas inférieur à la moitié de la hauteur du double fond.

Interprétation uniforme 53 - Citernes à parois lisses

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 29.2.3.3

Par l'expression "citernes à parois lisses", on entend les citernes à cargaison principales des pétroliers/minéraliers/vraquiers qui peuvent être construites avec des membrures verticales d'une faible profondeur. Les cloisons ondulées verticalement sont considérées comme étant des parois lisses.

Interprétation uniforme 54 - Installations de pompage et de tuyautages

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 30.2

55.1 Installations de tuyautages pour les rejets au-dessus de la flottaison

54.1.1 Aux fins de la règle 30.2, les tuyautages pour les rejets à la mer au-dessus de la flottaison doivent aboutir :

- .1 soit à un orifice de rejet sur le bordé du navire, situé au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal ;
- .2 soit à un collecteur de rejet au milieu du navire ou, s'il y en a un, à un dispositif de chargement/rejet à l'arrière ou à l'avant au-dessus du pont supérieur.

54.1.2 L'orifice de rejet sur bordé visé en 51.1.1.1 devrait être situé de telle sorte que son bord inférieur ne soit pas immergé lorsque le navire transporte la quantité de ballast maximale au cours de ses voyages sur ballast, compte tenu du type de navire et du service auquel il est affecté. L'orifice de rejet situé au-dessus de la flottaison est accepté comme étant conforme à la présente prescription dans les conditions de ballastage suivantes :

- .1 pour les pétroliers qui ne sont pas pourvus de SBT ni de CBT, lorsque le navire transporte simultanément le ballast de départ normal et le ballast propre normal ; et
- .2 pour les pétroliers pourvus de SBT ou de CBT, lorsque le navire transporte de l'eau de ballast dans les citernes à ballast séparé ou dans les citernes à ballast propre spécialisées en même temps que du ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison d'hydrocarbures conformément aux dispositions de la règle 18.3.

54.1.3 L'Autorité peut accepter l'installation de tuyautages qui aboutissent à l'orifice de rejet sur bordé situé au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballast de départ mais non au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal, si cette installation a été mise en place avant le 1er janvier 1981.

54.1.4 Bien que les dispositions de la règle 30.2 n'interdisent pas que le dispositif visé en 54.1.1.2 soit utilisé pour le rejet de l'eau de ballast, il est reconnu que l'utilisation de ce dispositif n'est pas souhaitable, et il est vivement recommandé que les navires soient dotés soit des orifices de rejet sur bordé visés en 54.1.1.1 soit du dispositif de dérivation partielle de l'effluent visé à la règle 30.6.5.

Interprétation uniforme 55 - Conduite de faible diamètre

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 30.4.2

55.1 Aux fins de l'application de la règle 30.4.2, la section de la conduite de faible diamètre ne devrait pas dépasser :

- .1 10 % de celle de la conduite principale de déchargement de la cargaison pour les pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tels que définis à la règle 1.28.4, ou les pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3 qui ne sont pas déjà munis d'une conduite de faible diamètre ; ou

.2 25 % de celle d'une conduite principale de déchargement de la cargaison pour les pétroliers livrés le 1er juin 1982 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.3, déjà munis d'une telle conduite. (Voir le paragraphe 4.4.5 des Spécifications révisées pour les systèmes de COW figurant dans la résolution A.446(XI), telle que modifiée par les résolutions A.497(XII) et A.897(21) adoptées par l'Organisation).

55.2 Raccord de la conduite de faible diamètre à la soupape du collecteur

Le membre de phrase "raccordée en aval" concernant la conduite de faible diamètre pour le déchargement à terre devrait être interprété comme signifiant un raccord de jonction situé en aval des soupapes du collecteur aboutissant au pont du navire-citerne tant sur bâbord que sur tribord, lors du déchargement de la cargaison. Les résidus provenant de la vidange des conduites à cargaison du navire-citerne pourraient ainsi être pompés à terre, les soupapes du collecteur du navire-citerne étant fermées, et passer par les mêmes raccords de jonction que ceux qui sont utilisés pour les principales conduites à cargaison (voir le croquis qui figure à l'appendice 3).

Interprétation uniforme 56 - Spécifications du dispositif de dérivation partielle

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 30.6.5.2

Les Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord, dont il est fait mention à la règle 30.6.5.2, figurent à l'appendice 4.

Interprétation uniforme 57 - Exemples de moyens de fermeture directs

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 30.7

Les moyens de fermeture directs peuvent, par exemple, être constitués par des brides, des brides escamotables, des obturateurs, des dispositifs d'évacuation, des dispositifs à dépression, des dispositifs à pression pneumatique ou hydraulique. S'il s'agit de dispositifs d'évacuation ou à dépression, ou bien de dispositifs à pression pneumatique ou hydraulique, ils devront être équipés d'un manomètre et d'une alarme permettant de surveiller en permanence l'état du tronçon de tuyaux entre la soupape de la caisse de prise d'eau de mer et la soupape intérieure et de s'assurer ainsi que les soupapes sont en bon état.

Interprétation uniforme 58 - Quantité totale d'hydrocarbures rejetée

(Numérotation modifiée par arrêté des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 34.1.5

L'expression "la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent", qui figure à la règle 34.1.5, désigne la quantité totale de la cargaison particulière qui avait été transportée lors du précédent voyage et non pas uniquement la quantité totale qui était transportée dans les citernes à cargaison où de l'eau de ballast a été chargée ultérieurement.

Interprétation uniforme 59 - Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 37.1

Disposition équivalente pour l'application de la prescription relative aux plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

Toute plate-forme de forage fixe ou flottante ou autre installation au large employée à l'exploration, l'exploitation ou le traitement associé au large de ressources minérales du fond marin, qui a un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures coordonné avec l'État côtier et approuvé conformément aux procédures établies par ce dernier devrait être considérée comme satisfaisant à la règle 37.

Interprétation uniforme 60 – Installations de réception adéquates pour les substances

auxquelles s'applique la règle 2.4
(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)
Règle 38) de la Convention

Sans objet

Interprétation uniforme 61 - Dispositions applicables aux plates-formes fixes ou flottantes

(Numérotation modifiée par arrêtés des 11/04/08 et 24/11/08)

Règle 39 et Article 2 3) b) ii) de la Convention

61.1 Application de MARPOL 73/78

61.2 L'exploitation de plates-formes fixes ou flottantes visées par la présente règle qui explorent et exploitent des ressources minérales donne lieu à cinq catégories de rejets, à savoir :

- .1 rejet de l'eau de drainage de la tranche des machines ;
- .2 rejet de l'eau de traitement au large ;
- .3 rejet de l'eau de gisement ;
- .4 rejet de l'eau de déplacement ; et
- .5 eau de mer polluée utilisée à des fins d'exploitation, telle que l'eau de nettoyage des citernes d'hydrocarbures de production, l'eau servant aux essais hydrostatiques des citernes d'hydrocarbures de production et l'eau résultant du ballastage des citernes d'hydrocarbures de production pour effectuer des inspections par radeau.

Seuls les rejets de l'eau de drainage de la tranche des machines et de l'eau de ballast polluée devraient être soumis aux dispositions de MARPOL 73/78 (voir le schéma figurant à l'appendice 5).

APPENDICES AUX INTERPRETATIONS UNIFORMES DE L'ANNEXE I

Appendice 1 : Renseignements destinés à guider les Autorités en ce qui concerne les tirants d'eau recommandés pour les navires-citernes à ballast séparé d'une longueur inférieure à 150 m

Introduction

1 Trois formules sont proposées pour guider les Autorités en ce qui concerne les normes minimales applicables en matière de tirant d'eau aux navires-citernes à ballast séparé d'une longueur inférieure à 150 m.

2 Les trois formules proposées sont fondées à la fois sur des recherches théoriques et sur l'exploitation de navires-citernes de conceptions différentes ; elles tiennent compte des préoccupations suscitées, à des degrés divers, par l'émersion de l'hélice, les vibrations, le martèlement, la perte de vitesse, le roulis, l'entrée au bassin et d'autres questions. On trouvera, en outre, certains renseignements sur l'état supposé de la mer.

3 Etant donné la nature des travaux de base, l'extrême diversité de l'agencement des navires-citernes de petites dimensions, la réaction propre de chaque navire au vent et à l'état de la mer, il n'a pas été possible de trouver une base qui permettrait de recommander une seule formule.

Mise en garde

4 Il convient de noter que les renseignements donnés devraient être utilisés par les Autorités à titre d'orientation générale. Pour ce qui est des prescriptions en matière d'exploitation propres à un navire-citerne donné, l'Autorité devrait avoir la certitude que la capacité de lest est suffisante pour que le navire soit exploité en toute sécurité. Dans tous les cas, la stabilité devrait être examinée séparément.

5 Formule A

$$.1 \text{ tirant d'eau moyen (m)} = 0,200 + 0,032L$$

$$.2 \text{ assiette maximale} = (0,024 - 6 \times 10^{-5}L)L$$

6 Ces formules ont été établies d'après les résultats d'une étude portant sur 26 navires-citernes d'une longueur s'échelonnant entre 50 et 150 m. Dans certains cas, les tirants d'eau ont été extraits des manuels d'assiette et de stabilité des navires et correspondent au départ d'un voyage sur lest. Les conditions de ballastage représentent des voyages dans des vents de force inférieure ou égale à 5 sur l'échelle de Beaufort.

7 Formule B

$$.1 \text{ tirant d'eau minimal à l'avant (m)} = 0,700 + 0,0170L$$

$$.2 \text{ tirant d'eau minimal à l'arrière (m)} = 2,300 + 0,030L$$

ou

$$.3 \text{ tirant d'eau moyen minimal (m)} = 1,550 + 0,023L$$

$$.4 \text{ assiette maximale} = 1,600 + 0,013L$$

8 Ces formules ont été établies d'après des travaux fondés sur la recherche théorique ainsi que sur des essais sur modèle et en grandeur réelle. Elles se fondent sur la navigation par mer de force 6 (échelle internationale de l'état de la mer).

9 Formule C

$$.1 \text{ tirant d'eau arrière minimal (m)} = 2,0000 + 0,0275L$$

$$.2 \text{ tirant d'eau avant minimal (m)} = 0,5000 + 0,0225L$$

10 Ces formules prévoient un certain relèvement du tirant d'eau afin de contribuer à éviter l'émersion de l'hélice et le martèlement à bord des navires de grande longueur.

Appendice 2 : Recommandation intérimaire pour une interprétation uniforme des paragraphes 12 à 15 de la règle 18
"Localisation défensive des espaces à ballast séparé"

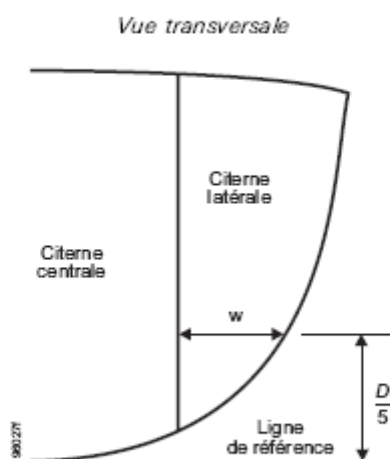
1 La règle 18.15 de l'Annexe I de MARPOL 73/78 concernant la manière de mesurer la largeur minimale des citernes latérales, qui doit être égale à 2 m, et la hauteur minimale des citernes de double fond, qui doit être égale à 2 m ou à $B/15$, devrait être interprétée ainsi qu'il est indiqué ci-après pour ce qui est des citernes situées aux extrémités du navire où il n'existe pas de bouchain pouvant être identifiés. La mesure des citernes situées dans la zone médiane du navire, où les bouchains peuvent être identifiés facilement, ne présente aucune difficulté. La règle n'explique pas comment on devrait relever les mesures.

2 La largeur minimale des citernes latérales devrait être mesurée à une hauteur $D/5$ au-dessus de la ligne de référence qui correspond à un niveau acceptable au-dessus duquel la largeur prescrite de 2 m visant à assurer la protection en cas d'abordage devrait être observée, en partant de l'hypothèse que, dans tous les cas, $D/5$ se situe au-dessus de l'arrondi supérieur du bouchain (voir la figure 1). La hauteur minimale des citernes de double fond devrait être mesurée dans un plan vertical situé à une distance $D/5$ du point d'intersection du bordé et d'une ligne horizontale située à une hauteur $D/5$ au-dessus de la ligne de référence (voir la figure 2).

3 La valeur de PA_C pour une citerne latérale dont la largeur minimale n'est pas de 2 m sur toute sa longueur serait égale à zéro ; il ne devrait pas être tenu compte du fait qu'une partie de la citerne a une largeur minimale supérieure à 2 m. De même, il conviendrait de ne pas tenir compte dans les calculs de PA_S des citernes de double fond dont une partie ne satisfait en aucun endroit de sa longueur aux prescriptions relatives à la hauteur minimale. Toutefois, si la projection du fond de la citerne à cargaison située au-dessus du double fond est entièrement comprise à l'intérieur de la partie des citernes ou de l'espace de double fond qui répond à la prescription relative à la hauteur minimale, et pourvu que les cloisons latérales qui délimitent la citerne à cargaison située au-dessus soient verticales ou inclinées de moins de 45° par rapport à la verticale, on pourra tenir compte de la partie de la citerne de double fond définie par la projection du fond de la citerne à cargaison. Dans des cas analogues, où les citernes latérales situées au-dessus du double fond sont des citernes à ballast séparé ou des espaces vides, on pourra tenir compte du double fond dans les mêmes conditions. Cela n'empêchera pas dans ces cas de tenir compte, dans la valeur de PA_S dans le premier cas, et dans la valeur de PA_C dans le deuxième cas, du fait qu'il est satisfait aux prescriptions de la règle 18.15 relatives aux distances minimales à prévoir pour la protection verticale ou la protection horizontale.

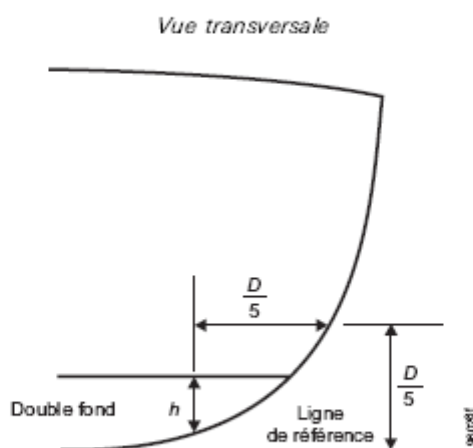
4 Les dimensions projetées à utiliser sont telles qu'indiquées dans les exemples des figures 3 à 8. Les figures 7 et 8 illustrent la manière de mesurer la hauteur pour le calcul de PA_S pour les citernes de double fond ayant un plafond incliné. Les figures 9 et 10 illustrent les cas où il est tenu compte dans les calculs de PA_S d'une partie ou de la totalité de la citerne de double fond.

Figure 1 – Manière de mesurer la largeur minimale des citernes à ballast latérales situées aux extrémités du navire



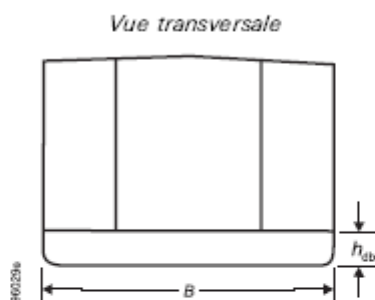
w doit être égal à 2 m au moins sur toute la longueur de la citerne pour que celle-ci puisse être utilisée dans les calculs de PA_C .

Figure 2 – Manière de mesurer la hauteur minimale des citernes de double fond situées aux extrémités du navire



h doit être égal au moins à 2 m ou à $\frac{B}{15}$, si cette valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne pour que celle-ci puisse être utilisée dans les calculs de PA_s .

Figure 3 – Calcul des valeurs de PA_c et PA_s des citernes de double fond au milieu du navire



Lorsque h_{db} est égal au moins à 2 m ou à $\frac{B}{15}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne :

$$PA_c = h_{db} \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2$$

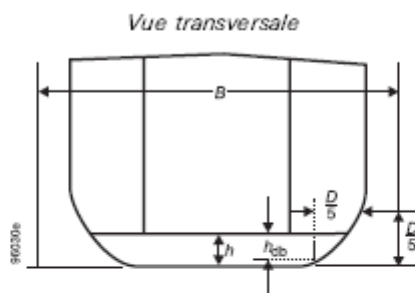
$$PA_s = B \times \text{longueur de la citerne de double fond}$$

Lorsque h_{db} est inférieur à 2 m ou à $\frac{B}{15}$, si cette dernière valeur est inférieure :

$$PA_c = h_{db} \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

Figure 4 - Calcul des valeurs de PA_c et PA_s des citernes de double fond aux extrémités du navire



Lorsque h_{db} est égal au moins à 2 m ou à $\frac{B}{15}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne :

$$PA_c = h \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2$$

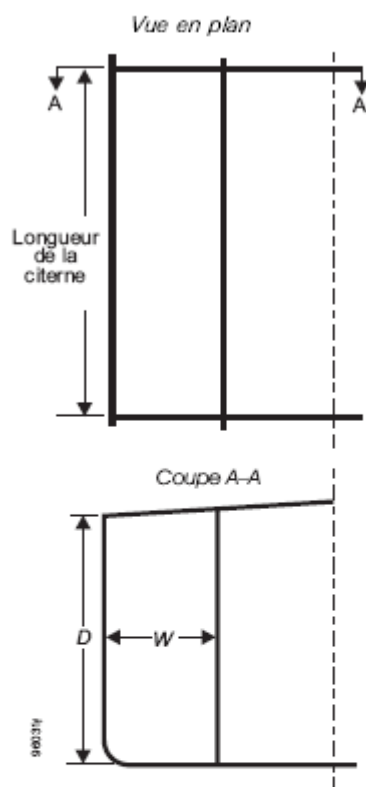
$$PA_s = B \times \text{longueur de la citerne de double fond}$$

Lorsque h_{db} est inférieur à 2 m ou à $\frac{B}{15}$, si cette dernière valeur est inférieure :

$$PA_c = h \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

Figure 5 – Calcul des valeurs de PA_c et PA_s des citernes latérales au milieu du navire



Lorsque W est égal ou supérieur à 2 m :

$$PA_c = D \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

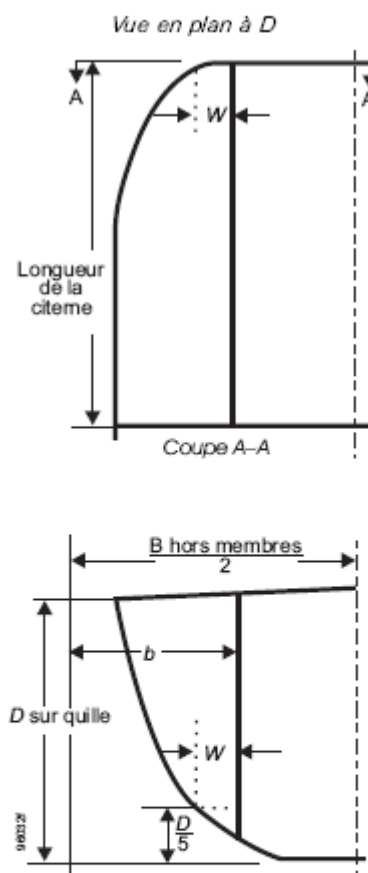
$$PA_s = W \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

Lorsque W est inférieur à 2 m :

$$PA_c = 0$$

$$PA_s = W \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

Figure 6 – Calcul des valeurs de PA_c et PA_s des citernes latérales aux extrémités du navire



Lorsque W est égal ou supérieur à 2 m :

$$PA_c = D \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

$$PA_s = b \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

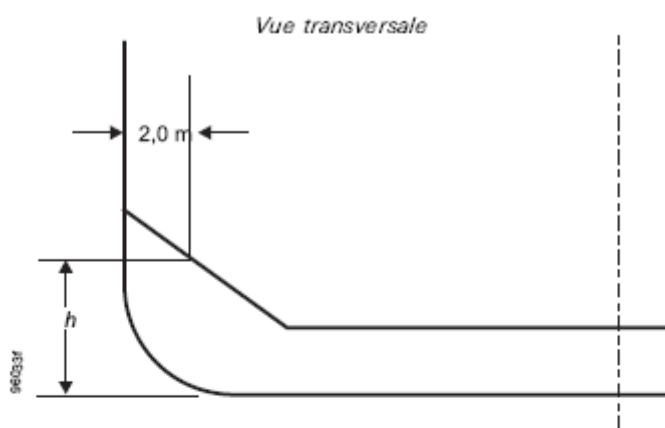
Lorsque W est inférieur à 2 m :

$$PA_c = 0$$

$$PA_s = b \times \text{longueur de la citerne} \times 2^*$$

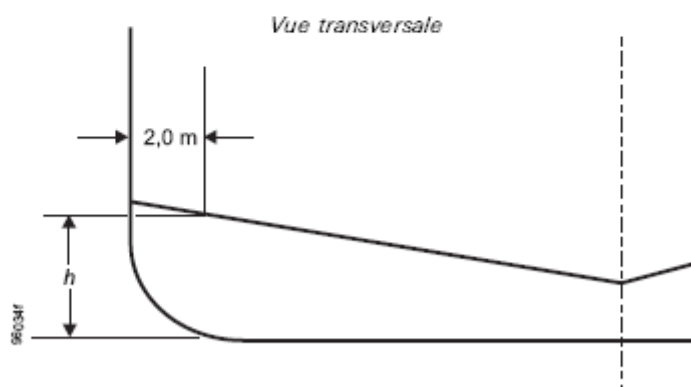
* Pour tenir compte des citernes de bâbord et de tribord.

Figure 7 – Mesure de la hauteur h pour le calcul de la valeur PA_c des citernes de double fond ayant un plafond incliné (1)



$$PA_c = h \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2^*$$

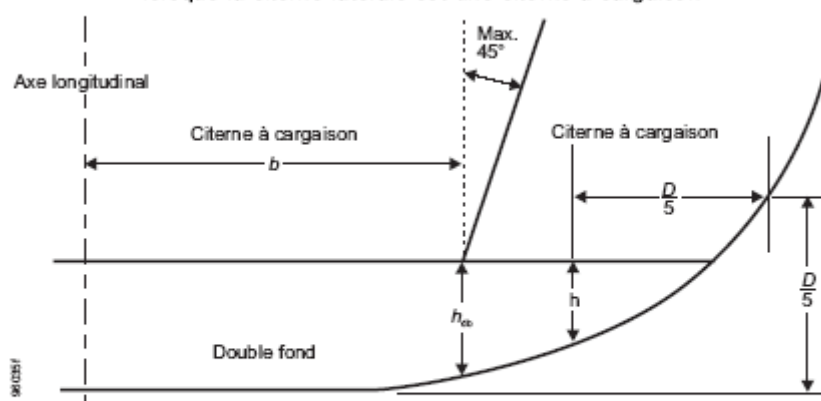
Figure 8 – Mesure de la hauteur h pour le calcul de la valeur PA_c des citernes de double fond ayant un plafond incliné (2)



$$PA_c = h \times \text{longueur de la citerne de double fond} \times 2^*$$

* Pour tenir compte des citernes de bâbord et de tribord.

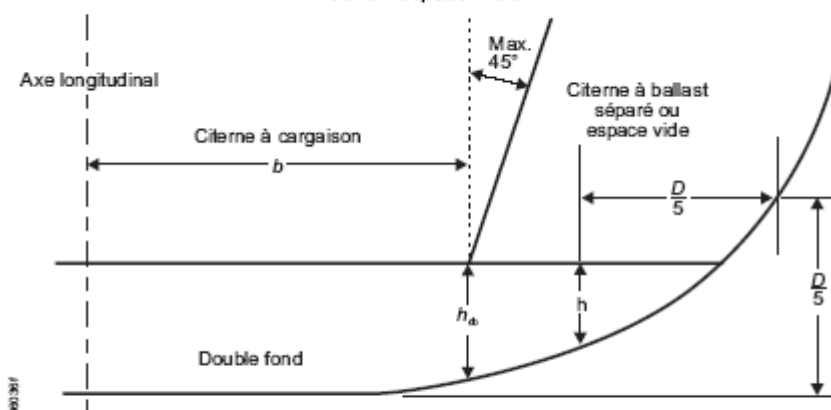
Figure 9 – Calcul de la valeur de PA_s des citernes de double fond où l'arrondi du bouchain ne peut pas être identifié facilement – lorsque la citerne latérale est une citerne à cargaison



Lorsque h est inférieur à 2 m ou à $\frac{B}{16}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne, mais que h_{db} est égal au moins à 2 m ou à $\frac{B}{16}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne comprise dans la largeur de $2b$:

$$PA_s = 2b \times \text{longueur de la citerne de double fond}$$

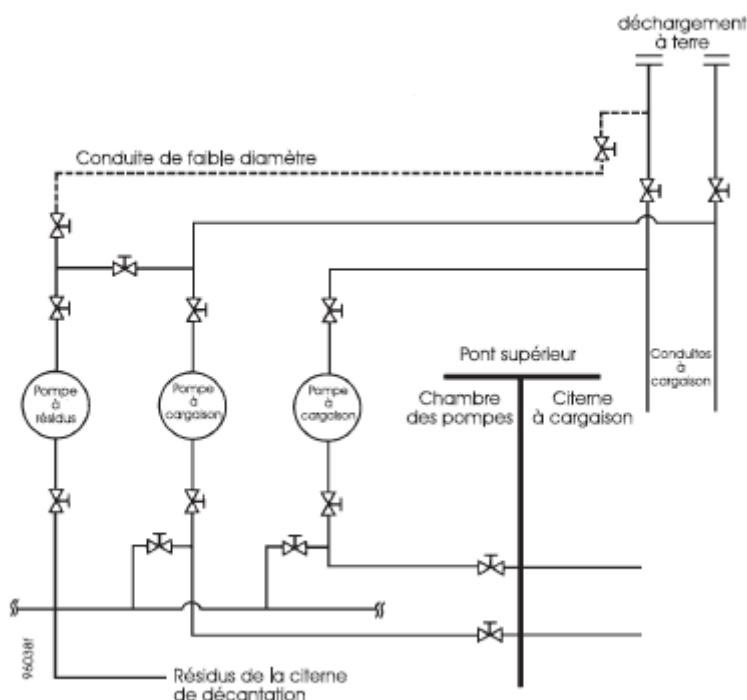
Figure 10 – Calcul de la valeur de PA_s des citernes de double fond où l'arrondi du bouchain ne peut pas être identifié facilement – lorsque la citerne latérale est une citerne à ballast séparé ou un espace vide



Lorsque h est inférieur à 2 m ou à $\frac{B}{16}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne, mais que h_{db} est égal au moins à 2 m ou à $\frac{B}{16}$, si cette dernière valeur est inférieure, sur toute la longueur de la citerne comprise dans la largeur de $2b$:

$$PA_s = B \times \text{longueur de la citerne de double fond}$$

Appendice 3 : Raccord de la conduite de faible diamètre à la soupape du collecteur



Appendice 4

Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord

1 Objet

1.1 Les présentes Spécifications visent à établir des critères spécifiques de conception ainsi que des prescriptions relatives à l'installation et à l'exploitation du dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent visé à la règle 28.6.5 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78).

2 Application

2.1 Aux termes de la règle 30.6.5 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, peuvent rejeter au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance de la tranche des citernes à cargaison, à condition qu'une partie de l'effluent soit acheminée par un tuyautage permanent, vers un emplacement facilement accessible situé sur le pont supérieur ou au-dessus, où elle puisse être surveillée visuellement pendant l'opération de rejet, et à condition que le dispositif installé soit conforme aux prescriptions établies par l'Autorité, lesquelles doivent reprendre au moins toutes les dispositions des présentes Spécifications.

2.2 La notion de dérivation d'une partie de l'effluent est fondée sur le principe selon lequel une partie représentative de l'effluent rejeté par-dessus bord équivaut à la totalité de cet effluent. Les présentes Spécifications fournissent des détails sur la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent.

3 Dispositions générales

3.1 Le dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent doit être conçu de manière à fournir un échantillon représentatif de l'effluent rejeté par-dessus bord en vue d'une surveillance visuelle dans toutes les conditions normales d'exploitation.

3.2 Le dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent est, à de nombreux égards, semblable au dispositif d'échantillonnage d'un appareil de surveillance continue et de contrôle de la teneur en hydrocarbures. Toutefois, il doit comporter des installations de pompage et de tuyautage distinctes de celles de cet appareil ou des installations combinées équivalentes qui sont jugées acceptables par l'Autorité.

3.3 Le poste de visualisation doit être installé à un emplacement abrité et facilement accessible situé sur le pont supérieur ou au-dessus, qui soit approuvé par l'Autorité (par exemple l'entrée de la chambre des pompes). Il conviendrait de s'assurer qu'il existe un système efficace de communication entre le poste de visualisation et l'emplacement de la commande des rejets.

3.4 Des échantillons doivent être prélevés sur des sections appropriées du tuyau de rejet par-dessus bord et être acheminés vers le poste de visualisation par un tuyautage permanent.

3.5 Le dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent comprend les éléments suivants :

- .1 des sondes d'échantillonnage ;
 - .2 un circuit de tuyautage pour les échantillons d'eau ;
 - .3 une ou plusieurs pompes d'échantillonnage ;
 - .4 un dispositif de visualisation ;
 - .5 un dispositif de rejet des échantillons ;
- et, suivant le diamètre des tuyautages d'échantillonnage,
- .6 un dispositif de rinçage.

3.6 Le dispositif de dérivation partielle doit satisfaire aux normes de sécurité applicables.

4 Conception du dispositif

4.1 Points d'échantillonnage

4.1.1 Emplacement des points d'échantillonnage :

- .1 Les points d'échantillonnage doivent être disposés de manière que l'on puisse prélever des échantillons de l'effluent qui est rejeté par les orifices situés au-dessous de la ligne de flottaison et utilisés pour les rejets en exploitation.
- .2 Les points d'échantillonnage doivent, dans la mesure du possible, se trouver sur les parties des tuyautages où l'écoulement de l'effluent est normalement turbulent.
- .3 Les points d'échantillonnage doivent, dans la mesure du possible, se trouver à des emplacements accessibles des sections verticales des tuyautages de rejet.

4.1.2 Sondes d'échantillonnage :

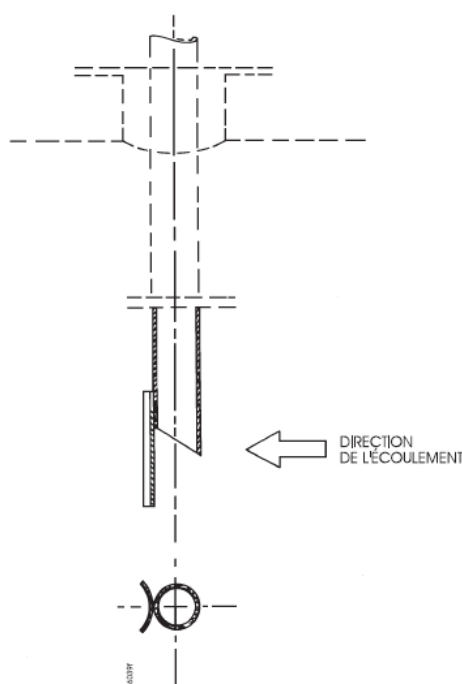
- .1 Les sondes d'échantillonnage doivent être conçues de manière à pénétrer à l'intérieur du tuyau à une distance égale au quart environ du diamètre de celui-ci.
- .2 Les sondes d'échantillonnage doivent être conçues de manière à pouvoir être retirées facilement pour être nettoyées.
- .3 On doit prévoir une soupape d'arrêt à côté de chaque sonde ; toutefois, lorsqu'une sonde est montée sur une conduite à cargaison, on doit prévoir deux soupapes montées en série sur le tuyau d'échantillonnage.

.4 Les sondes d'échantillonnage doivent être en matériau résistant à la corrosion et aux hydrocarbures ; elles doivent être suffisamment solides, convenablement assemblées et soutenues.

.5 Les sondes d'échantillonnage doivent être d'une forme telle qu'elles ne risquent pas d'être facilement obstruées par des particules de contaminants ni d'être soumises à des pressions hydrodynamiques élevées à leur extrémité. A la figure 1, on trouvera un exemple de forme appropriée de sonde d'échantillonnage.

.6 Les sondes d'échantillonnage doivent avoir le même calibre nominal que le tuyautage d'échantillonnage.

Figure 1 - Sonde d'échantillonnage d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent



4.2 Tuyautage d'échantillonnage

.1 Le tuyautage d'échantillonnage doit être aussi rectiligne que possible entre les points d'échantillonnage et le dispositif de visualisation. Il conviendrait d'éviter les coudes et les poches où des dépôts d'hydrocarbures ou des sédiments pourraient s'accumuler.

.2 Le tuyautage d'échantillonnage doit être disposé de telle manière que l'échantillon d'eau soit acheminé vers le poste de visualisation en moins de 20 s. La vitesse d'écoulement dans le tuyautage ne devrait pas être inférieure à 2 m/s.

.3 Le diamètre du tuyautage ne doit pas être inférieur à 40 mm lorsqu'il n'y a pas de dispositif fixe de rinçage et ne doit pas être inférieur à 25 mm lorsque le dispositif de rinçage prévu est du type à eau sous pression, tel que décrit au paragraphe 4.4.

.4 Le tuyautage d'échantillonnage doit être en matériau résistant à la corrosion et aux hydrocarbures, être suffisamment solide et convenablement assemblé et soutenu.

.5 S'il est prévu plusieurs points d'échantillonnage, le tuyautage doit être relié à une boîte de distribution, installée sur le tuyau d'aspiration de la pompe d'échantillonnage.

4.3 Pompe d'échantillonnage

.1 Le débit de la pompe d'échantillonnage doit être suffisant pour que la vitesse d'écoulement de l'échantillon d'eau satisfasse aux dispositions du paragraphe 4.2.2.

4.4 Dispositif de rinçage

.1 Si le diamètre du tuyautage d'échantillonnage est inférieur à 40 mm, on doit prévoir un dispositif fixe relié au circuit de tuyautages à eau de mer ou à eau douce sous pression pour pouvoir rincer le circuit de tuyautages d'échantillonnage.

4.5 Dispositif de visualisation

.1 Le dispositif de visualisation doit comprendre une chambre de visualisation munie d'un regard en verre. La chambre devrait être d'une dimension suffisante pour que l'écoulement en chute libre de l'échantillon d'eau soit clairement visible sur une longueur d'au moins 200 mm. L'Autorité peut accepter un agencement équivalent.

.2 Le dispositif de visualisation doit comporter des soupapes et des tuyautages afin que l'on puisse dériver une partie de l'écoulement de l'eau d'échantillonnage avant la chambre de visualisation pour obtenir un écoulement laminaire visible dans la chambre.

.3 Le dispositif de visualisation doit être conçu de manière à pouvoir être ouvert et nettoyé facilement.

.4 L'intérieur de la chambre de visualisation doit être blanc, à l'exception de la paroi du fond, dont la couleur doit être choisie de manière à faciliter l'observation de toute modification de la qualité de l'échantillon d'eau.

.5 La partie inférieure de la chambre de visualisation doit avoir la forme d'un entonnoir de façon que l'on puisse recueillir l'échantillon d'eau.

.6 Un robinet de contrôle permettant de prélever un échantillon au hasard doit être prévu afin qu'un échantillon d'eau puisse être examiné indépendamment de celui qui est observé dans la chambre de visualisation.

.7 Le dispositif de visualisation doit être éclairé de manière à faciliter l'observation visuelle de l'échantillon d'eau.

4.6 Dispositif de rejet des échantillons

.1 A la sortie de la chambre de visualisation, l'échantillon d'eau doit être acheminé vers la mer ou vers une citerne de décantation par une conduite fixe d'un diamètre suffisant.

5 Exploitation

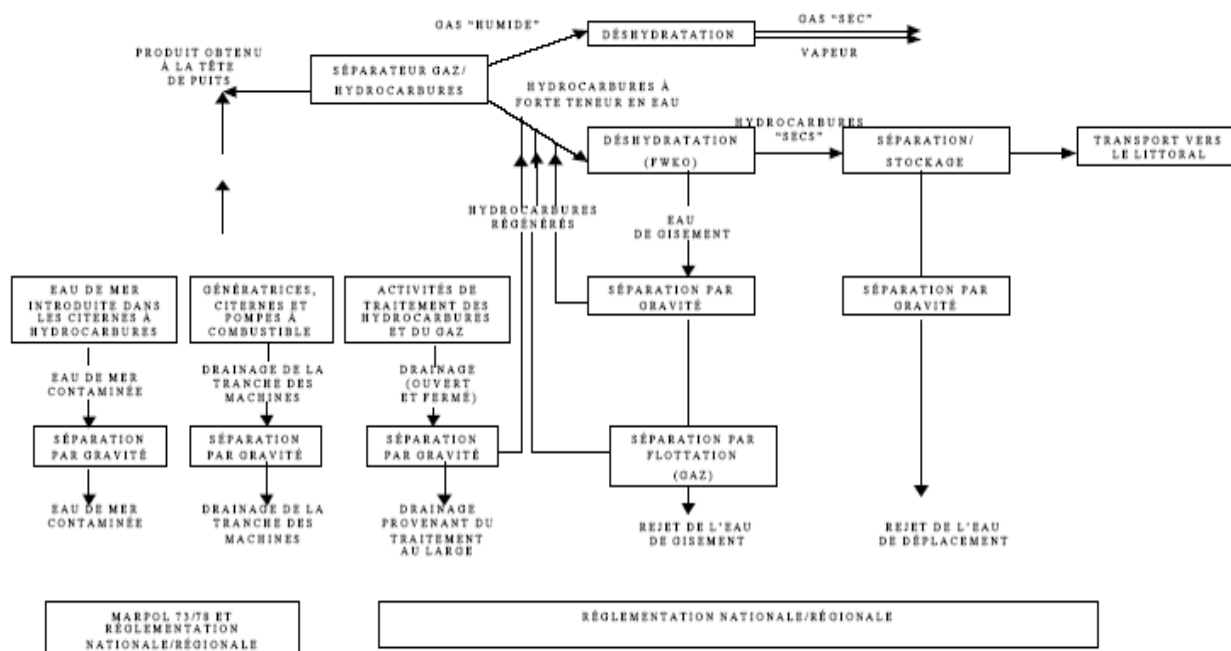
5.1 Lorsqu'un rejet d'eaux de ballast polluées ou d'eaux contenant des résidus d'hydrocarbures provenant de la tranche des citernes à cargaison est effectué par un orifice situé au-dessous de la flottaison, le dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent doit fournir à tout moment des échantillons d'eau prélevés à l'orifice par lequel s'effectue le rejet.

5.2 L'échantillon d'eau devrait être observé plus particulièrement pendant les phases de l'opération de rejet au cours desquelles les risques de pollution par les hydrocarbures sont les plus grands. Le rejet doit être interrompu chaque fois que des traces d'hydrocarbures sont visibles dans l'échantillon et lorsque la teneur en hydrocarbures indiquée par le détecteur d'hydrocarbures dépasse les limites admissibles.

5.3 Lorsque le dispositif est pourvu d'un moyen de rinçage, les tuyautages d'échantillonnage devraient être rincés chaque fois que l'on constate une pollution ; il est recommandé, en outre, de rincer les tuyautages d'échantillonnage après chaque période d'utilisation.

5.4 Les manuels de manutention de la cargaison et des eaux de ballast du navire et, le cas échéant, les manuels requis pour les systèmes de lavage au pétrole brut ou pour l'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent expliquer clairement comment utiliser le dispositif de dérivation conjointement avec les méthodes de rejet de ballast et de décantation dans les citernes prévues à cet effet.

Appendice 5 : Rejet des plates-formes au large



CHAPITRE 213-2 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC

PARTIE 1 - GENERALITES

Préambule

Aux fins du présent chapitre, les expressions « convention MARPOL 73/78 » et « la présente Convention » désignent la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, et à jour de ses amendements applicables.

Article 213-2.01 : Définitions

Aux fins du présent chapitre :

1 « **Date anniversaire** » désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac.

2 « **Tuyautages associés** » désigne les tuyauteries reliant le point d'aspiration d'une citerne à cargaison et le raccord de jonction avec la terre qui sont utilisées pour décharger la cargaison, et comprend tous les tuyautages, pompes et filtres du navire branchés sur le collecteur de déchargement de la cargaison.

3 Eau de ballast

« **Ballast propre** » désigne l'eau de ballast contenue dans une citerne qui, depuis la dernière fois qu'elle a transporté une cargaison contenant une substance de la catégorie X, Y ou Z, a été soigneusement nettoyée et dont les résidus ont été rejetés, la citerne elle-même ayant été vidée conformément aux dispositions pertinentes du présent chapitre.

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

4 Recueils de règles sur les transporteurs de produits chimiques

« **Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques en vrac** » désigne le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adopté par la résolution MEPC.20(22), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation, à condition que les amendements ainsi apportés soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

« **Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques en vrac** » désigne le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adopté par la résolution MEPC.19(22), tel qu'il pourrait être modifié par l'Organisation, à condition que les amendements ainsi apportés soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

5 « **Profondeur d'eau** » désigne la profondeur sur la carte.

6 L'expression « **en route** » signifie que le navire fait route en mer en suivant une ou des routes, qui peuvent notamment s'écarter de la route directe la plus courte, de manière que, dans la mesure où les besoins de la navigation le permettent, tout rejet puisse se disperser sur une zone maritime aussi étendue qu'il est raisonnablement possible.

7 « **Substance liquide** » désigne toute substance dont la pression de vapeur ne dépasse pas 0,28 MPa absolu à une température de 37,8°C.

8 « **Manuel** » désigne le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet établi en conformité du modèle figurant à l'appendice 6 du présent chapitre.

9 « **A partir de la terre la plus proche** » signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins de la présente Convention, l'expression "à partir de la terre la plus proche" de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants :

latitude 10°00'S et longitude 142°00'E
 latitude 9°10'S et longitude 143°52'E
 latitude 9°00'S et longitude 144°30'E
 latitude 10°41'S et longitude 145°00'E
 latitude 13°00'S et longitude 145°00'E
 latitude 15°00'S et longitude 146°00'E
 latitude 17°30'S et longitude 147°00'E
 latitude 21°00'S et longitude 152°55'E
 latitude 24°30'S et longitude 154°00'E
 et enfin, le point de latitude 24°42'S et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.

10 « **Substance liquide nocive** » désigne toute substance signalée comme telle dans la colonne "Catégorie de pollution" des chapitres 17 et 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de l'article 6, paragraphe 3, comme relevant de la catégorie X, Y ou Z.

11 « **PPM** » signifie ml/m³.

12 « **Résidu** » désigne toute substance liquide nocive qui subsiste et doit être éliminée.

13 « **Mélange de résidus et d'eau** » désigne les résidus auxquels on a ajouté de l'eau à une fin quelconque (par exemple nettoyage des citernes, ballastage, évacuation des résidus de cale).

14 Construction du navire

14.1 « **Navire construit** » désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent. Un navire, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire-citerne pour produits chimiques, doit être considéré comme un navire-citerne pour produits chimiques construit à la date à laquelle une telle transformation a été entreprise. Cette disposition concernant la transformation ne doit pas s'appliquer à la modification d'un navire qui satisfait à toutes les conditions ci-après :

.1 le navire est construit avant le 1er juillet 1986 ; et

.2 le navire est muni d'un certificat en vertu du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, l'autorisant à transporter uniquement les produits identifiés dans le Recueil comme étant des substances présentant seulement des risques de pollution.

14.2 L'expression « **dont la construction se trouve à un stade équivalent** » désigne le stade auquel :

.1 une construction identifiable à un navire particulier commence ; et

.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

15 Qui se solidifie / qui ne se solidifie pas

15.1 « **Substance qui se solidifie** » désigne une substance liquide nocive qui :

.1 dans le cas d'une substance dont le point de fusion est inférieur à 15°C, est à une température de moins de 5°C au-dessus de son point de fusion au moment du déchargement ; ou

.2 dans le cas d'une substance dont le point de fusion est égal ou supérieur à 15°C, est à une température de moins de 10°C au-dessus de son point de fusion au moment du déchargement.

15.2 « **Substance qui ne se solidifie pas** » désigne une substance liquide nocive qui n'est pas une substance qui se solidifie.

16 Navire-citerne

.1 « **Navire-citerne pour produits chimiques** » désigne un navire construit ou adapté pour le transport en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques.

.2 « **Navire-citerne NLS** » désigne un navire construit ou adapté pour le transport d'une cargaison de substances liquides nocives en vrac et comprend les "pétroliers" tels que définis à l'Annexe I de la présente Convention lorsqu'ils sont certifiés aptes à transporter une cargaison complète ou partielle de substances liquides nocives en vrac.

17 Viscosité

.1 « **Substance à viscosité élevée** » désigne une substance liquide nocive de la catégorie X ou Y dont la viscosité est égale ou supérieure à 50mPa.s à la température de déchargement.

.2 « **Substance à faible viscosité** » désigne une substance liquide nocive qui n'est pas une substance à viscosité élevée.

18 « **Audit** » désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

19 « **Programme d'audit** » désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation¹⁵.

20 « **Code d'application** » désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

21 « **Norme d'audit** » désigne le Code d'application.

Article 213-2.02 : Champ d'application

1 Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives en vrac.

2 Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe I de la présente Convention est transportée dans une citerne à cargaison de navire-citerne NLS, les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la présente Convention s'appliquent également.

Article 213-2.03 : Exceptions

1 Les prescriptions du présent chapitre relatives aux rejets et du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'appliquent pas au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances lorsqu'un tel rejet :

.1 est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou

.2 résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

.1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ; et

.2 sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement ; ou

¹⁵ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

.3 est approuvé par l'Autorité, lorsqu'on a recours à ce rejet pour lutter contre un événement particulier de pollution afin de réduire au minimum les dommages par pollution. Tout rejet de cette nature doit être soumis à l'approbation du gouvernement dans la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Article 213-2.04 : Exemptions

1 En ce qui concerne les amendements aux prescriptions en matière de transport dus au reclassement d'une substance, les dispositions suivantes s'appliquent :

.1 si un amendement à le présent chapitre, au Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques et au Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques implique des modifications de la structure ou du matériel et des équipements par suite du renforcement des prescriptions relatives au transport de certaines substances, l'Autorité peut modifier ou retarder pendant une période donnée l'application de cet amendement aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur de cet amendement, si son application immédiate est jugée déraisonnable ou impossible dans la pratique. Une telle dérogation doit être déterminée en fonction de chaque substance ;

.2 l'Autorité qui accorde une dérogation à l'application d'un amendement en vertu du présent paragraphe doit communiquer à l'Organisation un rapport donnant des renseignements détaillés sur le navire ou les navires concernés, les cargaisons que le navire est certifié apte à transporter, le service auquel chaque navire est affecté et les motifs de cette dérogation afin que l'Organisation le diffuse aux Parties à la Convention pour information et suite à donner, le cas échéant ; il doit être fait mention de cette dérogation sur le certificat visé par l'article 7 ou 9 du présent chapitre ;

.3 nonobstant ce qui précède, une autorité peut exempter des prescriptions en matière de transport prévues à l'article 11 les navires certifiés aptes à transporter des huiles végétales individuellement désignées et identifiées par la note de bas de page pertinente au chapitre 17 du Recueil IBC, pour autant que le navire satisfasse aux conditions suivantes :

.1 sous réserve des dispositions du présent article, le navire-citerne NLS doit satisfaire à toutes les prescriptions applicables aux navires de type 3 prévues dans le Recueil IBC, sauf en ce qui concerne l'emplacement des citernes à cargaison ;

.2 en vertu du présent article, les citernes à cargaison doivent être situées à une certaine distance du bordé, comme indiqué ci-après. La tranche des citernes à cargaison doit être protégée sur toute sa longueur par des citernes à ballast ou des espaces autres que des citernes contenant des hydrocarbures, de la manière suivante :

.1 les citernes ou espaces latéraux doivent être disposés de manière que la distance qui sépare les citernes à cargaison du tracé hors membres du bordé de muraille ne soit en aucun cas inférieure à 760 mm ; et

.2 les citernes ou les espaces du double fond doivent être disposés de manière que la distance entre le fond des citernes à cargaison et le tracé hors membres du bordé de fond mesurée perpendiculairement au bordé de fond ne soit pas inférieure à $B/15$ (m) ou 2,0 m dans l'axe longitudinal, si cette dernière valeur est inférieure. La distance ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 mètre.

.3 le certificat pertinent doit indiquer qu'une exemption a été accordée.

2 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de l'article 12.1 peuvent ne pas s'appliquer aux navires construits avant le 1er juillet 1986 qui effectuent des voyages restreints tels que déterminés par l'Autorité, entre :

.1 des ports ou des terminaux situés dans un État Partie à la présente Convention ; ou

.2 des ports ou des terminaux d'États Parties à la présente Convention.

3 Les dispositions du paragraphe 2 du présent article s'appliquent uniquement aux navires construits avant le 1er juillet 1986 si :

.1 chaque fois qu'une citerne contenant des substances ou des mélanges de la catégorie X, Y ou Z doit être lavée ou

ballastée, la citerne est lavée selon une méthode de prélavage approuvée par l'Autorité conformément à l'appendice 6 du présent chapitre et les eaux de lavage de la citerne sont rejetées dans une installation de réception ;

.2 les eaux de lavages ultérieurs ou les eaux de ballast sont rejetées dans une installation de réception ou en mer, conformément à d'autres dispositions du présent chapitre ;

.3 les installations de réception dans les ports ou terminaux mentionnés ci-dessus sont approuvées comme étant adéquates aux fins du présent paragraphe par les Gouvernements des États Parties à la présente Convention dans lesquels ces ports ou terminaux sont situés ;

.4 dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou terminaux relevant de la juridiction d'autres États Parties à la présente Convention, l'Autorité communique des renseignements sur l'exemption à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention, pour information et suite à donner, le cas échéant ; et

.5 le certificat prescrit au titre du présent chapitre porte un visa attestant que le navire effectue uniquement de tels voyages restreints.

4 L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions de l'article 213-2.12 un navire dont les caractéristiques de construction et d'exploitation sont telles que le ballastage des citernes à cargaison n'est pas nécessaire et que le lavage de ces citernes n'est requis qu'en vue de réparations ou d'une mise en cale sèche, sous réserve que toutes les conditions suivantes soient remplies :

.1 la conception, la construction et l'équipement du navire ont été approuvés par l'Autorité, eu égard au service auquel il est destiné ;

.2 tout effluent provenant d'un lavage des citernes qui serait effectué avant une réparation ou une mise en cale sèche du navire est rejeté dans une installation de réception jugée adéquate par l'Autorité ;

.3 le certificat prescrit en vertu du présent chapitre comporte :

.1 une mention indiquant que chaque citerne à cargaison est certifiée pour le transport d'un nombre limité de substances comparables, qui peuvent être transportées successivement dans la même citerne sans lavage intermédiaire ; et

.2 les conditions particulières de l'exemption ;

.4 le navire est pourvu d'un Manuel approprié approuvé par l'Autorité ; et

.5 dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou terminaux relevant de la juridiction d'autres États Parties à la présente Convention, l'Autorité communique les conditions particulières de l'exemption à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention, pour information et suite à donner, le cas échéant.

Article 213-2.05 : Equivalences

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

2 L'Autorité qui autorise, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'installation d'équipements, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre doit en communiquer les détails à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.

3 Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la construction et l'équipement des transporteurs de gaz liquéfié certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives répertoriées dans le Recueil de règles sur les transporteurs de gaz applicable doivent être considérés comme équivalant à la construction et à l'équipement tels que prescrits par les articles 213-2.11 et 213-2.12 du présent chapitre, sous réserve que le transporteur de gaz satisfasse à toutes les conditions suivantes :

.1 il est muni d'un certificat d'aptitude conforme au Recueil de règles sur les transporteurs de gaz applicable aux navires autorisés à transporter des gaz liquéfiés en vrac ;

.2 il est muni d'un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac, dans lequel il est certifié que le navire est autorisé à transporter uniquement les substances liquides nocives identifiées et répertoriées dans le Recueil de règles sur les transporteurs de gaz applicable ;

.3 il est équipé d'installations à ballast séparé ;

.4 il est équipé d'installations de pompage et de tuyautages jugées satisfaisantes par l'Autorité pour garantir que la quantité de résidus de cargaison demeurant dans la citerne et les tuyautages associés après le déchargement ne dépasse pas la quantité de résidus prescrite à l'article 12.1, 12.2 ou 12.3 ;

.5 il est pourvu d'un Manuel approuvé par l'Autorité, qui garantit qu'aucun mélange de résidus de cargaison et d'eau ne se produit en cours d'exploitation et qu'il ne reste pas de résidus de cargaison dans la citerne après application des méthodes de ventilation prescrites dans ce Manuel.

PARTIE 2 - CLASSEMENT EN CATEGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

Article 213-2.06 : Classement en catégories et liste des substances liquides nocives et autres substances

1 Aux fins des articles du présent chapitre, les substances liquides nocives sont réparties en quatre catégories, comme suit :

.1 Catégorie X - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc l'interdiction des rejets dans le milieu marin ;

.2 Catégorie Y - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque pour les ressources marines ou pour la santé humaine ou causer un préjudice aux valeurs d'agrément ou à d'autres utilisations légitimes de la mer et justifient donc une limitation de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin ;

.3 Catégorie Z - Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter un risque faible pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc des restrictions moins rigoureuses de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin.

.4 Autres substances : les substances identifiées par la mention OS (autres substances) dans la colonne des catégories de pollution du chapitre 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, qui ont été évaluées et dont il a été constaté qu'elles ne relevaient pas des catégories X, Y ou Z telles que définies à l'article 213-2.6.1 du présent chapitre du fait qu'elles sont considérées, actuellement, comme ne présentant pas de danger pour les ressources marines, la santé humaine, les valeurs d'agrément ou d'autres utilisations légitimes de la mer lorsqu'elles sont rejetées à la mer au cours d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage. Le rejet d'eaux de cale ou de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant uniquement des substances désignées en tant que "Autres substances" n'est soumis à aucune des prescriptions du présent chapitre.

2 Les directives à suivre pour le classement en catégories des substances liquides nocives figurent à l'appendice 1 du présent chapitre.

3 Lorsqu'il est envisagé de transporter une substance liquide en vrac qui n'a pas été classée dans une catégorie définie au paragraphe 1 du présent article, les Gouvernements des Parties à la Convention concernés par le transport envisagé doivent établir d'un commun accord une évaluation provisoire aux fins de ce transport, en se fondant sur les directives mentionnées au paragraphe 2 du présent article. Le transport ne doit pas avoir lieu avant que les gouvernements concernés ne se soient mis pleinement d'accord sur cette évaluation. Le Gouvernement du pays de production ou d'expédition qui a demandé l'accord doit en informer l'Organisation dès que possible, et au plus tard 30 jours après la date à laquelle cet accord a été conclu, en lui communiquant des renseignements relatifs à la substance et à l'évaluation provisoire, aux fins de diffusion annuelle à toutes les Parties pour information. L'Organisation doit tenir un registre de toutes les substances de ce type et de leur évaluation provisoire jusqu'à ce qu'elles soient officiellement incorporées dans le Recueil IBC.

PARTIE 3 – VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS

Article 213-2.07 : Visites des navires-citernes pour produits chimiques et délivrance des certificats

Nonobstant les dispositions des articles 213-2.8, 213-2.9 et 213-2.10 du présent chapitre, les navires-citernes pour produits chimiques qui ont fait l'objet de visites et auxquels des certificats ont été délivrés par des États Parties à la présente Convention conformément aux dispositions du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, selon le cas, doivent être considérés comme satisfaisant aux dispositions desdits articles et le certificat qui leur est délivré en application du Recueil de règles en question doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions que le certificat délivré en application de l'article 213-2.9 du présent chapitre.

Article 213-2.08 : Visites

1 Les navires qui transportent des substances liquides nocives en vrac doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

.1 avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par l'article 9 du présent chapitre ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui doit comprendre une visite complète de sa structure, de son matériel, de ses systèmes, de ses équipements, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions du présent chapitre. Cette visite doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles de temps spécifiés par l'Autorité mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque l'article 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 du présent chapitre s'applique. La visite de renouvellement doit permettre de vérifier que la structure, le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 du présent article. La visite intermédiaire doit permettre de vérifier que le matériel et les circuits de pompage et de tuyautage associés satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 9 du présent chapitre ;

.4 une visite annuelle, effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale de la structure, du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 du présent article afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 3 du présent article et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 9 du présent chapitre ;

.5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 3 du présent article ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux

sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent chapitre.

2.1 Les visites de navires, en ce qui concerne la mise en application des dispositions du présent chapitre, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité. Toutefois, l'Autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

2.2 Les organismes reconnus visés au paragraphe 2.1 du présent article doivent se conformer aux directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, ainsi qu'aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que les amendements ainsi apportés soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à le présent chapitre.

2.3 Une Autorité qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites et des inspections comme il est prévu au paragraphe 2.1 du présent article doit, au minimum, habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :

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

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

2.5 Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans présenter de risque excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré et l'Autorité doit en être informée immédiatement ; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prêter au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu du présent article. Le cas échéant, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans présenter de risque excessif pour le milieu marin.

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

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

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

3.3 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son armement visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également envoyer immédiatement un rapport aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été soumis.

Article 213-2.09 : Délivrance du certificat ou apposition d'un visa

1 Un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-2.08 du présent chapitre, à tout navire destiné à transporter des substances liquides nocives en vrac et qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

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

3.1 Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la requête de l'Autorité, faire visiter un navire ; s'il est convaincu que les dispositions du présent chapitre sont observées, il doit délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ou en autoriser la délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur le certificat dont est muni le navire conformément à le présent chapitre.

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

3.3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration attestant qu'il a été délivré à la requête de l'Autorité ; il doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application du paragraphe 1 du présent article.

3.4 Il ne doit pas être délivré de certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac à un navire autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention.

4 Le certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac doit être établi conformément au modèle figurant à l'appendice 3 du présent chapitre et être au moins en anglais ou en français. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Article 213-2.10 : Durée et validité du certificat

1 Le certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans.

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

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

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

3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 du présent article, à condition que les visites spécifiées aux articles 213-2.8.1.3 et 213-2.8.1.4 du présent chapitre, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

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

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

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

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

8 Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à l'article 213-2.08 du présent chapitre :

.1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;

.2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite par l'article 213-2.08 du présent chapitre doit être achevée aux intervalles stipulés par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ; et

.3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par l'article 213-2.08 du présent chapitre ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de l'article 213-2.9 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

.1 si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 213-2.08.1 du présent chapitre ;

.2 si les visas prévus à l'article 213-2.08.1.3 ou 213-2.08.1.4 du présent chapitre n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou

.3 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions des articles 213-2.08.3.1 et 213-2.08.3.2 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 le pavillon doit adresser dès que possible à l'Autorité des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

PARTIE 4 - CONCEPTION, CONSTRUCTION, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENT

Article 213-2.11 : Conception, construction, équipement et exploitation

1 La conception, la construction, l'équipement et l'exploitation des navires certifiés aptes à transporter en vrac les substances liquides nocives recensées au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques doivent être conformes aux dispositions des instruments suivants, afin de réduire au minimum les rejets non contrôlés à la mer de telles substances :

.1 Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, dans le cas d'un navire-citerne pour produits chimiques construit le 1er juillet 1986 ou après cette date, ou

.2 Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, comme indiqué au paragraphe 1.7.2 de ce recueil dans le cas :

.1 des navires dont le contrat de construction est passé le 2 novembre 1973, ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1986, et qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention ; et

.2 des navires construits le 1er juillet 1983 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1986, qui effectuent uniquement des voyages entre des ports ou des terminaux situés sur le territoire de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon.

.3 Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, comme indiqué au paragraphe 1.7.3 de ce recueil dans le cas :

.1 des navires dont le contrat de construction est passé avant le 2 novembre 1973 et qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention ; et

.2 des navires construits avant le 1er juillet 1983, qui effectuent uniquement des voyages entre des ports ou des terminaux situés sur le territoire de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon.

2 Dans le cas des navires, autres que des navires-citernes pour produits chimiques ou des transporteurs de gaz liquéfiés, qui sont certifiés aptes à transporter les substances liquides nocives en vrac recensées au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, l'Autorité doit définir, en se fondant sur les Directives ⁽¹⁾ élaborées par l'Organisation, les mesures propres à garantir que les dispositions sont de nature à réduire au minimum les rejets non contrôlés à la mer de telles substances.

Article 213-2.12 : Installations de pompage, de tuyautages et de déchargement, et citernes à résidus

1 Tout navire construit avant le 1er juillet 1986 doit être muni d'une installation de pompage et de tuyautages permettant de garantir que chaque citerne certifiée pour le transport de substances de la catégorie X ou Y et ses tuyautages associés ne conservent pas une quantité de résidus supérieure à 300 litres et que chaque citerne certifiée pour le transport de substances de la catégorie Z et ses tuyautages associés ne conservent pas une quantité de résidus supérieure à 900 litres. Un essai de fonctionnement doit avoir lieu conformément aux dispositions de l'appendice 5 du présent chapitre.

2 Tout navire construit le 1er juillet 1986 ou après cette date mais avant le 1er janvier 2007 doit être muni d'une installation de pompage et de tuyautages permettant de garantir que chaque citerne certifiée pour le transport de substances de la catégorie X ou Y et ses tuyautages associés ne conservent pas une quantité de résidus supérieure à 100 litres et que chaque citerne certifiée pour le transport de substances de la catégorie Z et ses tuyautages associés ne conservent pas une quantité de résidus supérieure à 300 litres. Un essai de fonctionnement doit avoir lieu conformément aux dispositions de l'appendice 5 du présent chapitre.

3 Tout navire construit le 1er janvier 2007 ou après cette date doit être muni d'une installation de pompage et de tuyautages permettant de garantir que chaque citerne certifiée pour le transport de substances de la catégorie X, Y ou Z et ses tuyautages associés ne conservent pas une quantité de résidus supérieure à 75 litres. Un essai de fonctionnement doit avoir lieu conformément aux dispositions de l'appendice 5 du présent chapitre.

4 Dans le cas d'un navire, autre qu'un navire-citerne pour produits chimiques, qui a été construit avant le 1er janvier 2007 et qui ne peut satisfaire aux prescriptions relatives aux installations de pompage et de tuyautages pour les substances de la catégorie Z, visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article, aucune prescription en matière de quantité ne s'applique. Il est considéré que les prescriptions sont respectées si la citerne est vidée dans toute la mesure du possible.

5 Les essais portant sur l'efficacité du pompage visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article doivent être approuvés par l'Autorité. L'agent utilisé pour ces essais doit être de l'eau.

⁽¹⁾ Se reporter aux résolutions A.673(16), telle qu'amendée par les résolutions MSC.236(82) et MEPC.158(55), et MEPC.120(52) telle qu'amendée par la résolution MEPC.148(54).

6 Les navires certifiés aptes à transporter des substances de la catégorie X, Y ou Z doivent avoir un ou des orifices de rejet immergés.

7 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2007 et certifiés aptes à transporter des substances de la catégorie Z, l'orifice de rejet immergé prescrit au paragraphe 6 du présent article n'est pas obligatoire.

8 Le ou les orifices de rejet immergés doivent être situés dans les limites de la tranche de la cargaison à proximité de l'arrondi du bouchain et doivent être conçus de manière à éviter que les mélanges de résidus et d'eau puissent être réadmis dans le navire par les prises d'eau de mer.

9 Les orifices de rejet immergés doivent être conçus de manière que les mélanges de résidus et d'eau rejetés à la mer ne puissent traverser la couche limite du navire. A cette fin, lorsque le rejet se fait perpendiculairement au bordé de coque du navire, le diamètre minimal de l'orifice de rejet doit répondre à l'équation suivante :

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

dans laquelle :

d = diamètre minimal de l'orifice de rejet (m) ;

L_d = distance entre la perpendiculaire avant et l'orifice de rejet (m) ;

Q_d = débit maximal choisi pour le rejet d'un mélange de résidus et d'eau par l'orifice (m³/h).

10 Lorsque la direction du rejet n'est pas perpendiculaire au bordé de coque du navire, on doit modifier le rapport ci-dessus en remplaçant Q_d par la composante de Q_d qui est perpendiculaire au bordé de coque du navire.

11 Citernes à résidus

Bien que le présent chapitre n'exige pas l'installation de citernes à résidus spécialisées, certaines méthodes de lavage peuvent nécessiter des citernes à résidus. Les citernes à cargaison peuvent être utilisées comme citernes à résidus.

PARTIE 5 - REJETS EN EXPLOITATION DE RESIDUS DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

Article 213-2.13 : Contrôle des rejets de résidus de substances liquides nocives

Sous réserve des dispositions de l'article 213-2.3 du présent chapitre, le contrôle des rejets de résidus de substances liquides nocives ou des eaux de ballast, des eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances doit être conforme aux dispositions suivantes.

1 Rejets

1.1 Il est interdit de rejeter à la mer des résidus de substances relevant de la catégorie X, Y, ou Z ou de substances provisoirement évaluées comme telles, ou des eaux de ballast, des eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances, à moins que ces rejets ne soient effectués en pleine conformité avec les prescriptions applicables en matière d'exploitation, énoncées dans le présent chapitre.

1.2 Avant de procéder à un prélavage ou à un rejet conformément aux dispositions du présent article, la citerne concernée doit être vidée au maximum conformément aux méthodes prescrites dans le Manuel.

1.3 Le transport de substances qui n'ont été ni classées en catégories, ni évaluées provisoirement, ni évaluées de la façon prévue à l'article 213-2.6 du présent chapitre, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant des résidus de telles substances, est interdit, de même que le rejet à la mer de ces substances résultant d'un tel transport.

2 Normes de rejet

2.1 Lorsque les dispositions du présent article autorisent le rejet à la mer de substances relevant de la catégorie X, Y ou Z ou de substances provisoirement évaluées comme telles, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances, les normes de rejet suivantes s'appliquent :

- .1 le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;
- .2 le rejet s'effectue sous la flottaison, par le ou les orifices de rejet immergés, sans dépasser le débit maximal pour lequel le ou les orifices de rejet immergés ont été conçus ; et
- .3 le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

2.2 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2007, le rejet à la mer de résidus des substances relevant de la catégorie Z ou des substances provisoirement évaluées comme telles, ou d'eaux de ballast, d'eaux de nettoyage des citernes ou d'autres mélanges contenant de telles substances au-dessous de la flottaison n'est pas obligatoire.

2.3 L'Autorité peut accorder, pour les substances relevant de la catégorie Z, une dérogation aux prescriptions du paragraphe 2.1.3 concernant la distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des navires qui effectuent uniquement des voyages dans les eaux soumises à la souveraineté ou à la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. En outre, l'Autorité d'un État peut accorder une dérogation aux mêmes prescriptions concernant la distance de rejet d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas d'un navire particulier autorisé à battre le pavillon de cet État lorsqu'il effectue des voyages dans des eaux soumises à la souveraineté ou à la juridiction d'un État adjacent si un accord de dérogation a été établi par écrit entre les deux États côtiers intéressés, sous réserve qu'aucune tierce partie ne soit affectée. Des renseignements sur un tel accord doivent être communiqués dans les 30 jours à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et suite à donner, le cas échéant.

3 Ventilation des résidus de cargaison

Des méthodes de ventilation approuvées par l'Autorité peuvent être utilisées pour éliminer les résidus de cargaison d'une citerne. Ces méthodes doivent être conformes à l'appendice 7 du présent chapitre. L'eau introduite par la suite dans la citerne doit être considérée comme propre et n'est pas soumise aux prescriptions en matière de rejet prévues dans le présent chapitre.

4 Exemption du prélavage

A la demande du capitaine du navire, le Gouvernement de la Partie réceptrice peut exempter le navire du prélavage s'il s'est assuré :

- .1 que la citerne déchargée est destinée à recevoir un chargement identique ou une autre substance compatible avec la précédente et que la citerne ne sera ni lavée ni ballastée avant son chargement ; ou
- .2 que la citerne déchargée ne sera ni lavée ni ballastée en mer. Le prélavage sera effectué, conformément au paragraphe applicable du présent article, dans un autre port, sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et adéquate à cette fin ; ou
- .3 que les résidus de cargaison seront éliminés par une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité conformément à l'appendice 7 du présent chapitre.

5 Utilisation d'agents ou d'additifs de nettoyage

5.1 Lorsqu'un agent de lavage autre que de l'eau, comme par exemple une huile minérale ou un solvant chloré, est utilisé au lieu d'eau pour laver une citerne, le rejet de cet agent doit être soumis aux dispositions de l'Annexe I ou de l'Annexe II de la Convention MARPOL qui s'appliqueraient si cet agent était transporté en tant que cargaison. Les méthodes de lavage des citernes qui nécessitent l'emploi de tels agents doivent être énoncées dans le Manuel et approuvées par l'Autorité.

5.2 Lorsque de petites quantités d'additifs de nettoyage (produits détergents) sont ajoutées à l'eau pour faciliter le lavage des citernes, aucun additif contenant des composants de la catégorie de pollution X ne doit être utilisé, à l'exception des composants qui sont facilement biodégradables et dont la concentration totale est inférieure à 10 % dans l'additif de nettoyage. Aucune restriction supplémentaire ne doit s'ajouter à celles qui s'appliquent à la citerne intéressée du fait de la dernière cargaison transportée.

6 Rejet de résidus de la catégorie X

6.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 1, les dispositions ci-après s'appliquent :

.1 Une citerne de laquelle une substance de la catégorie X a été déchargée doit subir un prélavage avant que le navire ne quitte le port de déchargement. Les résidus résultant du nettoyage doivent être déchargés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent rejeté dans l'installation de réception, telle que l'indique l'analyse des échantillons de l'effluent prélevés par l'inspecteur, soit égale ou inférieure à 0,1 % en poids. Quand la concentration requise est atteinte, le reste des eaux de lavage de la citerne doit continuer d'être rejeté dans l'installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide. Les mentions appropriées de ces opérations doivent être portées sur le registre de la cargaison et visées par l'inspecteur mentionné à l'article 16.1.

.2 L'eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer conformément aux normes de rejet énoncées à l'article 13.2.

.3 Lorsque le Gouvernement de la Partie réceptrice s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer de retard excessif au navire, cette partie peut accepter une autre méthode à titre d'équivalent pour obtenir la concentration spécifiée à l'article 13.6.1.1, à condition que :

- .1 la citerne ait subi un prélavage conformément à une méthode approuvée par l'Autorité et conforme à l'appendice 6 du présent chapitre ; et
- .2 que les mentions appropriées soient portées sur le registre de la cargaison et visées par l'inspecteur mentionné à l'article 213-2.16.1.

7 Rejet de résidus des catégories Y et Z

7.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 1, les dispositions ci-après s'appliquent :

.1 Les méthodes de rejet des résidus de substances de la catégorie Y ou Z doivent permettre de satisfaire aux normes de rejet énoncées à l'article 213-2.13.2.

.2 Si le déchargement d'une substance de la catégorie Y ou Z n'est pas effectué conformément au Manuel, un prélavage doit être effectué avant que le navire ne quitte le port de déchargement à moins que d'autres mesures ne soient prises à la satisfaction de l'inspecteur mentionné à l'article 213-2.16.1 du présent chapitre pour éliminer les résidus de la cargaison du navire de manière à atteindre les quantités spécifiées dans le présent chapitre. Les eaux de nettoyage résultant de ce prélavage doivent être rejetées dans une installation de réception au port de déchargement ou dans un autre port pourvu d'une installation de réception appropriée, sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et adéquate à cette fin.

.3 Pour les substances à viscosité élevée ou qui se solidifient de la catégorie Y, les dispositions suivantes s'appliquent :

- .1 une méthode de prélavage conforme à l'appendice 6 doit être appliquée ;
- .2 le mélange de résidus et d'eau résultant du prélavage doit être rejeté dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide ; et
- .3 l'eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer conformément aux normes de rejet énoncées à l'article 213-2.13.2.

7.2 Prescriptions relatives aux opérations de ballastage et déballastage

7.2.1 Après le déchargement et s'il y a lieu, après un prélavage, une citerne à cargaison peut être ballastée. Les méthodes de rejet de ce ballast sont énoncées à l'article 213-2.13.2.

7.2.2 Le ballast introduit dans une citerne à cargaison, qui a été lavée de telle façon que le ballast contient moins de 1 ppm de la substance transportée auparavant, peut être rejeté à la mer sans considération du taux de rejet, de la vitesse du navire ou de l'emplacement des orifices de rejet, à condition que le navire ne se trouve pas à moins de 12 milles de la terre la plus proche et que la profondeur d'eau ne soit pas inférieure à 25 mètres. Le degré de propreté requis est obtenu lorsqu'il a été procédé à un prélavage selon la méthode spécifiée à l'appendice 6 et que la citerne a ensuite été soumise à un cycle complet de l'appareil de lavage dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1994 ou a été lavée avec une quantité d'eau qui ne soit pas inférieure à celle calculée avec $k = 1,0$.

7.2.3 Le rejet à la mer de ballast propre ou séparé n'est pas soumis aux prescriptions du présent chapitre.

8 Rejets dans la Zone de l'Antarctique

8.1 Par « Zone de l'Antarctique », on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60°S.

8.2 Dans la zone de l'Antarctique, tout rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances est interdit.

Article 213-2.14 : Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

1 Tout navire certifié apte à transporter des substances de la catégorie X, Y ou Z doit avoir à bord un Manuel approuvé par l'Autorité. Ce Manuel doit être conforme au modèle normalisé figurant à l'appendice 4 du présent chapitre. Dans le cas des navires effectuant des voyages internationaux, à bord desquels la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

2 L'objet essentiel du Manuel est d'identifier, à l'intention des officiers du navire, les dispositifs et l'ensemble des procédures d'exploitation à utiliser pour la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus et le ballastage ou le déballastage des citernes à cargaison, afin de satisfaire aux prescriptions du présent chapitre.

Article 213-2.15 : Registre de la cargaison

1 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique doit être muni d'un registre de la cargaison. Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle prévu à l'appendice 2 du présent chapitre.

2 Une fois achevée, toute opération spécifiée à l'appendice 2 du présent chapitre doit être rapidement consignée dans le registre de la cargaison.

3 En cas de rejet accidentel de substance liquide nocive ou de tout mélange contenant une telle substance ou de rejet visé par les dispositions de l'article 213-2.03 du présent chapitre, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre de la cargaison.

4 Chaque mention portée sur le registre de la cargaison doit être signée par l'officier ou les officiers responsables de l'opération en question et chaque page doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être portées au moins en anglais ou en français sur le registre de la cargaison pour les navires possédant un certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ou un certificat visé à l'article 7 du présent chapitre. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

5 Le registre de la cargaison doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

6 L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie peut inspecter le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel le présent chapitre s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

PARTIE 6 - MESURES DE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT

Article 213-2.16 : Mesures de contrôle

1 Les Gouvernements des Parties à la Convention doivent désigner ou habilitier des inspecteurs aux fins de la mise en oeuvre du présent article. Ces inspecteurs doivent procéder au contrôle conformément aux procédures de contrôle élaborées par l'Organisation ⁽¹⁾.

2 Lorsqu'un inspecteur désigné ou habilité par le Gouvernement de la Partie à la Convention a vérifié qu'une opération a été effectuée conformément aux prescriptions du Manuel, ou a exempté le navire du prélavage, il doit porter la mention appropriée sur le registre de la cargaison.

3 Le capitaine d'un navire certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit s'assurer que les dispositions de l'article 213-2.13 et du présent article, et du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire lorsque le navire est exploité dans les eaux arctiques, ont été respectées et que le registre de la cargaison est rempli conformément à l'article 213-2.15, chaque fois que sont effectuées des opérations visées dans cet article.

4 Une citerne qui a transporté une substance de la catégorie X doit subir un prélavage conformément à l'article 213-2.13.6. Les mentions appropriées de ces opérations doivent être portées sur le registre de la cargaison et visées par l'inspecteur mentionné au paragraphe 1 du présent article.

5 Lorsque le Gouvernement de la Partie réceptionnaire s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer de retard excessif au navire, cette Partie peut accepter à titre d'équivalent la procédure prévue à l'article 213-2.13.6.3, à condition que l'inspecteur mentionné au paragraphe 1 du présent article certifie dans le registre de la cargaison :

- .1 que la citerne et ses circuits de pompage et de tuyautages ont été vidés ;
- .2 que le prélavage a été effectué conformément aux dispositions de l'appendice 6 du présent chapitre ; et
- .3 que les eaux résultant de ce prélavage ont été rejetées dans une installation de réception et que la citerne est vide.

6 A la demande du capitaine du navire, le Gouvernement de la Partie réceptionnaire peut exempter le navire des prescriptions relatives au prélavage mentionnées dans les paragraphes applicables de l'article 213-2.13 lorsque l'une des conditions de l'article 213-2.13.4 est remplie.

7 Le Gouvernement de la Partie réceptionnaire ne peut octroyer l'exemption visée au paragraphe 6 du présent article qu'à un navire effectuant des voyages à destination de ports ou terminaux relevant de la juridiction d'autres États Parties à la présente Convention. Lorsqu'une telle exemption a été octroyée, la mention appropriée portée sur le registre de la cargaison doit être visée par l'inspecteur mentionné au paragraphe 1 du présent article.

8 Si le déchargement n'est pas effectué conformément aux conditions de pompage de la citerne approuvées par l'Autorité et fondées sur l'appendice 5 du présent chapitre, d'autres mesures jugées satisfaisantes par l'inspecteur mentionné au paragraphe 1 du présent article peuvent être prises pour éliminer les résidus de la cargaison du navire de manière à atteindre les quantités applicables qui sont spécifiées à l'article 213-2.12. Les mentions appropriées doivent être portées sur le registre de la cargaison.

⁽¹⁾ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19), telle que modifiée par la résolution A.882(21).

9 Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port ⁽¹⁾

9.1 Un navire qui se trouve dans un port d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il y a des raisons précises de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles de bord relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives.

9.2 Dans les circonstances visées au paragraphe 9.1 du présent article, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.

9.3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port prescrites à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent dans le cas du présent article.

9.4 Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

PARTIE 7 - PREVENTION DE LA POLLUTION DUE A UN EVENEMENT METTANT EN CAUSE DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

Article 213-2.17 : Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives

1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives approuvé par l'Autorité.

2 Un tel plan doit être établi compte tenu des directives ⁽¹⁾ élaborées par l'Organisation et doit être rédigé dans une ou des langues de travail que le capitaine et les officiers comprennent. Il doit comporter au moins :

.1 la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les substances liquides nocives, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la présente Convention, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ⁽²⁾ ;

.2 la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les substances liquides nocives ;

.3 une description détaillée des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet de substances liquides nocives, à la suite de l'événement ; et

.4 les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

3 Dans le cas des navires auxquels s'applique également l'article 37 de l'Annexe I de la Convention, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures prescrit par l'article 37 de l'Annexe I de la Convention. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé "Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers".

PARTIE 8 - INSTALLATIONS DE RECEPTION

⁽¹⁾ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19), telle que modifiée par la résolution A.882(21).

⁽¹⁾ Se reporter aux "Directives pour l'élaboration de plans d'urgence de bord contre la pollution des mers par les hydrocarbures et/ou les substances liquides nocives" que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.85(44), telle que modifiée par la résolution MEPC.137(53).

⁽²⁾ Se reporter aux "Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins" adoptés par l'Organisation par la résolution A.851(20) telle qu'amendée par la résolution MEPC.138(53).

Article 213-2.18 : Installations de réception et terminaux de déchargement des cargaisons

Sans objet

PARTIE 9 – VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE CONVENTION

Article 213-2.19 Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-2.20 : Vérification de la conformité

- 1 Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.
- 2 Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation¹⁶.
- 3 Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation¹⁶.
- 4 L'audit de chaque Partie doit :
 - 1) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation¹⁶; et
 - 2) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹⁶.

PARTIE 10 : RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITES DANS LES EAUX POLAIRES

Règle 21 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
 - 1 les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
 - 2 les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.

¹⁶ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60ème degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60e parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60ème degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60e parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.
3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 22 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives en vrac qui sont exploités dans les eaux polaires.
2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe.
3. Il faudrait appliquer le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil.

APPENDICE 1 : DIRECTIVES POUR LE CLASSEMENT EN CATEGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES¹⁷

Le classement des produits en catégories de pollution se fonde sur une évaluation de leurs propriétés se traduisant par le profil de risques du GESAMP, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Norme	A1 Bio- accumulation	A2 Bio- dégradation	B1 Toxicité aiguë	B2 Toxicité chronique	D3 Effets à long terme sur la santé	E2 Effets sur la flore et la faune marines et les habitats benthiques	Cat.
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Non 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F ou S si non inorganique	
11					CMRTNI		
12	Tout produit ne satisfaisant pas aux critères des normes 1 à 11 et 13						Z
13	Tous les produits identifiés comme suit : ≤ 2 dans la colonne A1; R dans la colonne A2; blanc dans la colonne D3; non Fp, F ou S (si non organique) dans la colonne E2; et 0 (zéro) dans toutes les autres colonnes du profil de risques du GESAMP						OS

Légende abrégée de la Procédure d'évaluation des risques révisée du GESAMP

Procédure d'évaluation des risques révisée du GESAMP

Colonnes A et B – Milieu aquatique					
Cote	A Bioaccumulation et biodégradation			B Toxicité aquatique	
	A1 Bioaccumulation		A2 Biodégradation	B1 Toxicité aiguë CL/CE/CI ₅₀ (mg/l)	B2 Toxicité chronique CSEO (mg/l)
	log <i>P</i> _{oe}	FBC			
0	< 1 ou > ca. 7	non mesurable	R : facilement biodégradable NR : difficilement biodégradable	> 1 000	> 1
1	≥ 1 - < 2	≥ 1 - < 10		> 100 - $\leq$ 1 000	> 0,1 - $\leq$ 1
2	≥ 2 - < 3	≥ 10 - < 100		> 10 - $\leq$ 100	> 0,01 - $\leq$ 0,1
3	≥ 3 - < 4	≥ 100 - < 500		> 1 - $\leq$ 10	> 0,001 - $\leq$ 0,01
4	≥ 4 - < 5	≥ 500 - < 4 000		> 0,1 - $\leq$ 1	$\leq$ 0,001
5	≥ 5 - < ca. 7	> 4 000		> 0,01 - $\leq$ 0,1	
6				$\leq$ 0,01	

¹⁷ Se reporter aux Directives pour l'évaluation provisoire des liquides transportés en vrac, circulaire MEPC/Circ.265, telle que modifiée.

Colonnes C et D – Santé de l'homme (Effets toxiques pour les mammifères)						
Cote	C Toxicité aiguë – mammifères			D Irritation, corrosion, effets à long terme sur la santé		
	C1 Toxicité par voie orale DL ₅₀ /ATE (mg/kg)	C2 Toxicité par voie cutanée DL ₅₀ /ATE (mg/kg)	C3 Toxicité par inhalation CL ₅₀ /ATE (mg/l)	D1 Irritation et corrosion cutanées	D2 Irritation et corrosion oculaires	D3 Effets à long terme sur la santé
0	> 2 000	> 2 000	> 20	non irritant	non irritant	C – Cancérogène
1	> 300 - ≤ 2 000	> 1 000 - ≤ 2 000	> 10 - ≤ 20	légèrement irritant	légèrement irritant	M – Mutagène
2	> 50 - ≤ 300	> 200 - ≤ 1 000	> 2 - ≤ 10	irritant	irritant	R – Reprotoxique
3	> 5 - ≤ 50	> 50 - ≤ 200	> 0,5 - ≤ 2	fortement irritant ou corrosif 3A Corr. (≤ 4 h) 3B Corr. (≤ 1 h) 3C Corr. (≤ 3 min)	fortement irritant	Ss – Sensibilisant pour la peau Sr – Sensibilisant pour le système respiratoire A – Risque d'aspiration T – Toxicité pour certains organes cibles N – Neurotoxique I – Immunotoxique
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0,5			

Colonne E – Atteinte à d'autres utilisations de la mer			
E1 Altération	E2 Effets physiques sur la flore et la faune et les habitats benthiques	E3	
		Cote	Atteinte aux valeurs d'agrément du littoral
NT : Aucune altération (essai négatif)	Fp : Substances persistantes qui flottent	0	Aucune atteinte <i>Aucun avertissement</i>
T : Altération (essai positif)	F : Substances flottantes	1	Légèrement gênante <i>Avertissement sans fermeture du site</i>
	S : Substances qui coulent	2	Modérément gênante <i>Fermeture éventuelle du site</i>
		3	Extrêmement gênante <i>Fermeture du site</i>

**APPENDICE 2 : MODELE DE REGISTRE DE LA CARGAISON POUR LES
NAVIRES TRANSPORTANT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN
VRAC**

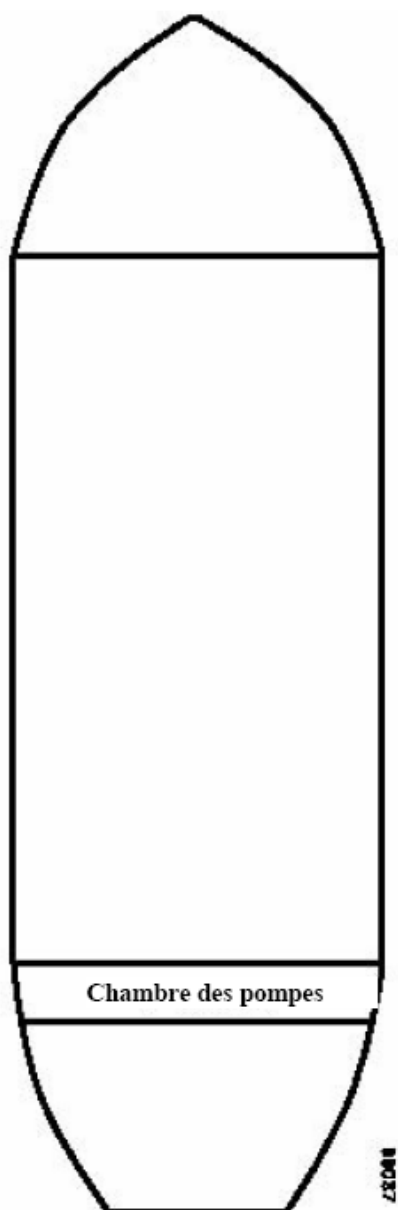
**REGISTRE DE LA CARGAISON POUR LES NAVIRES TRANSPORTANT DES SUBSTANCES LIQUIDES
NOCIVES EN VRAC**

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

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

VUE EN PLAN DES CITERNES A CARGAISON ET DES CITERNES A RESIDUS
(à remplir à bord)



Identification des citernes	Capacité

(Indiquer la capacité de chaque citerne en mètres cubes)

INTRODUCTION

On trouvera ci-après la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la cargaison et le ballast qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre de la cargaison, pour chacune des citernes, conformément à l'article 15.2 de l'Annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), et telle que modifiée depuis. Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

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

Les mentions correspondant à chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées et datées par l'officier ou les officiers responsables et, le cas échéant, par un inspecteur habilité par l'autorité compétente de l'État dans lequel le navire est déchargé. Chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être contresignée par le capitaine du navire.

Liste des renseignements à consigner

Les opérations liées à des substances de toutes les catégories doivent être consignées.

A) Chargement de la cargaison

1 Lieu de chargement :

2 Identification de la ou des citernes, de la ou des substances et de la ou des catégories.

B) Transfert interne de la cargaison

3 Désignation de la ou des cargaisons transférées et catégorie.

4 Identification des citernes :

.1 de :

.2 à :

5 La ou les citernes mentionnées sous 4.1 ont-elles été vidées ?

6 Dans la négative, quantité restant dans la ou les citernes :

C) Déchargement de la cargaison

7 Lieu de déchargement.

8 Identification de la ou des citernes déchargées.

9 La ou les citernes ont-elles été vidées ?

.1 Dans l'affirmative, confirmer que les opérations de vidange et d'assèchement ont été exécutées conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire (bande, assiette, température d'assèchement).

.2 Dans la négative, quantité restant dans la ou les citernes :

10 Le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire prescrit-il un prélavage avec évacuation ultérieure dans des installations de réception ?

11 Défaillance du circuit de pompage et/ou d'assèchement :

.1 heure et nature de la défaillance :

.2 causes de la défaillance :

.3 heure à laquelle le circuit a été remis en service :

D) Prélavage obligatoire conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire

12 Identifier la ou les citernes, la ou les substances et la ou les catégories.

13 Méthode de lavage :

.1 nombre d'appareils de nettoyage par citerne :

.2 durée du lavage/des cycles de lavage :

.3 lavage à froid/chaud :

14 Résidus des eaux de prélavage transférés dans :

.1 une installation de réception au port de déchargement (indiquer le port) (*) :

.2 une autre installation de réception (indiquer le port) (*) :

E) Nettoyage des citernes à cargaison hormis le prélavage obligatoire (autres opérations de prélavage, lavage final, ventilation, etc.)

15 Indiquer l'heure, identifier la ou les citernes, la ou les substances et la ou les catégories et préciser :

.1 méthode de lavage employée :

.2 agent(s) de nettoyage (indiquer agent(s) et quantités) :

.3 méthode de ventilation utilisée (préciser le nombre de ventilateurs utilisés et la durée de la ventilation) :

16 Transfert des eaux de lavage des citernes :

.1 à la mer :

.2 dans une installation de réception (indiquer le port) (*) :

.3 dans une citerne à résidus (indiquer la citerne) :

F) Rejet à la mer des eaux de lavage des citernes

17 Identifier la ou les citernes :

.1 Les eaux de lavage des citernes ont-elles été rejetées pendant le lavage de la ou des citernes ? Dans l'affirmative, préciser le taux de rejet :

.2 Les eaux de lavage des citernes ont-elles été rejetées à partir d'une citerne à résidus ? Dans l'affirmative, préciser la quantité et le taux de rejet :

18 Heure à laquelle le pompage a commencé et s'est terminé :

19 Vitesse du navire pendant le rejet :

(*) Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges et des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage transférées ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation devrait être conservé avec le registre de la cargaison.

G) Ballastage des citernes à cargaison

20 Identification de la ou des citernes ballastées :

21 Heure à laquelle le ballastage a commencé :

H) Rejet de l'eau de ballast des citernes à cargaison

22 Identification de la ou des citernes :

23 Rejet du ballast :

.1 à la mer :

.2 dans une installation de réception (indiquer le port) ^(*) :

24 Heure à laquelle le rejet du ballast a commencé et s'est terminé :

25 Vitesse du navire pendant le rejet :

I) Rejet accidentel ou exceptionnel

26 Heure à laquelle le rejet s'est produit :

27 Quantité approximative, substance(s) et catégorie(s) :

28 Circonstances du rejet ou de la fuite et remarques générales :

J) Contrôle par des inspecteurs habilités

29 Indiquer le port :

30 Identifier la ou les citernes, la ou les substances et la ou les catégories rejetées à terre :

31 La ou les citernes, la ou les pompes et le ou les tuyautages ont-ils été vidangés ?

32 Un prélavage a-t-il été effectué conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet ?

33 Les eaux de prélavage des citernes ont-elles été rejetées à terre et la citerne est-elle vide?

34 Le navire est exempté du prélavage obligatoire :

35 Motif de l'exemption :

36 Nom et signature de l'inspecteur habilité :

37 Organisme, société, organisme public pour lequel l'inspecteur travaille :

K) Opérations supplémentaires et remarques

(*) Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges et des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage transférées ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation devrait être conservé avec le registre de la cargaison.

APPENDICE 4 : MODELE NORMALISE DE MANUEL SUR LES METHODES ET DISPOSITIFS DE REJET

Note 1 : Le modèle se compose d'une introduction normalisée et d'un index des paragraphes d'introduction à chaque section. Cette partie normalisée doit être reproduite dans le manuel de chaque navire. Elle doit être suivie d'une table des matières de chaque section telle qu'établie pour le navire en question. Lorsqu'une section est sans objet, la mention S.O. doit être inscrite de manière à n'entraîner aucune discontinuité de la numérotation telle qu'exigée par le modèle normalisé. Lorsque les paragraphes du modèle normalisé sont imprimés en italiques, il faut décrire les caractéristiques requises pour le navire en question. La teneur du manuel variera d'un navire à l'autre, en fonction de la conception du navire, des voyages qu'il doit effectuer et des types de cargaisons qu'il est destiné à transporter. Lorsque le texte n'est pas en italiques, ce texte du modèle normalisé doit être recopié dans le Manuel sans aucune modification.

Note 2 : Il faut faire figurer dans l'additif D du Manuel les renseignements et les consignes d'exploitation que l'Autorité exige ou accepte en plus de ceux qui sont énoncés dans le modèle normalisé.

MODELE NORMALISE

MANUEL SUR LES METHODES ET DISPOSITIFS DE REJET PREVU AUX TERMES DE L'ANNEXE II DE MARPOL 73/78

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Numéro OMI :

Port d'immatriculation :

Tampon d'agrément de l'Autorité :

INTRODUCTION

1 La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée MARPOL 73/78) a été élaborée pour prévenir la pollution du milieu marin due au rejet en mer, par les navires, de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances. MARPOL 73/78 comprend à cette fin six Annexes, où figurent des règles détaillées concernant la manutention à bord des navires et le rejet en mer ou l'émission dans l'atmosphère de six grands groupes de substances nuisibles, à savoir l'Annexe I (huiles minérales), l'Annexe II (substances liquides nocives transportées en vrac), l'Annexe III (substances nuisibles transportées en colis), l'Annexe IV (eaux usées), l'Annexe V (ordures) et l'Annexe VI (pollution de l'atmosphère).

2 Aux termes de l'article 13 de l'Annexe II de MARPOL 73/78 (ci-après dénommée l'Annexe II), il est interdit de rejeter à la mer des substances liquides nocives des catégories X, Y ou Z ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage des citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, à moins que les rejets en question ne soient effectués dans certaines conditions déterminées au nombre desquelles figure l'utilisation de méthodes et de dispositifs de rejet fondés sur des normes élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour garantir le respect des critères spécifiés pour chaque catégorie de substances.

3 L'Annexe II exige que chaque navire qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac possède un manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, dénommé ci-après le Manuel.

4 Le présent Manuel a été établi conformément aux prescriptions de l'appendice 4 de l'Annexe II et il traite, sous l'angle de la protection du milieu marin, des opérations de nettoyage des citernes à cargaison et du rejet des résidus et des mélanges résultant de ces opérations. Le Manuel n'est pas un guide de sécurité et il faut se reporter, le cas échéant, à d'autres publications pour évaluer les risques sur le plan de la sécurité.

5 L'objectif du Manuel est d'indiquer les dispositifs et le matériel nécessaires pour garantir l'application des prescriptions de l'Annexe II et de définir, à l'intention des officiers du navire, toutes les méthodes qui doivent être utilisées en matière de manutention de la cargaison, de nettoyage des citernes, de manutention des résidus de décantation, de rejet de résidus et de ballastage ou de déballastage afin de satisfaire aux prescriptions de l'Annexe II.

6 En outre, les Autorités utiliseront, à des fins de contrôle, le Manuel ainsi que le registre de la cargaison du navire et le certificat délivré en vertu de l'Annexe II ⁽¹⁾, pour s'assurer de la pleine application des prescriptions de l'Annexe II par ce navire.

7 Le capitaine doit veiller à ce que l'on ne rejette pas à la mer des résidus de cargaison ou des mélanges de résidus et d'eau contenant des substances des catégories X, Y ou Z, à moins que ces rejets ne soient effectués conformément aux méthodes d'exploitation visées dans le présent Manuel.

8 Le présent Manuel a été approuvé par l'Autorité et on ne doit en modifier ou réviser aucune partie sans avoir au préalable obtenu l'approbation de l'Autorité.

⁽¹⁾ Mentionner uniquement le certificat qui a été délivré au navire en question, c'est-à-dire le certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou le certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac.

INDEX DES SECTIONS

- 1 Principaux éléments de l'Annexe II de MARPOL 73/78
- 2 Description de l'équipement et des installations du navire
- 3 Procédures de déchargement de la cargaison et assèchement des citernes
- 4 Procédures à suivre pour le nettoyage des citernes à cargaison, le rejet des résidus, le ballastage et le déballastage
- 5 Renseignements et procédures

SECTION 1 Principaux éléments de l'Annexe II de MARPOL 73/78

1.1 Les prescriptions de l'Annexe II visent tous les navires qui transportent des substances liquides nocives en vrac. Les substances qui constituent une menace pour le milieu marin sont divisées en trois catégories, X, Y et Z. Les substances de la catégorie X sont celles qui présentent la plus grande menace pour le milieu marin, alors que celles de la catégorie Z constituent la menace la plus faible.

1.2 L'Annexe II interdit le rejet à la mer de tout effluent contenant des substances appartenant à ces catégories, à moins que le rejet ne soit effectué dans des conditions qui sont spécifiées de manière détaillée pour chaque catégorie. Ces conditions comprennent, selon le cas, les paramètres suivants :

- .1 quantité maximale de substances par citerne pouvant être rejetée à la mer ;
- .2 vitesse du navire pendant le rejet ;
- .3 distance minimale de la terre la plus proche pendant le rejet ;
- .4 profondeur minimale de l'eau pendant le rejet ; et
- .5 nécessité d'effectuer le rejet sous la flottaison.

1.3 Pour certaines zones maritimes classées zones spéciales, les critères de rejet sont plus rigoureux. La zone spéciale prévue aux termes de l'Annexe II est la zone de l'Antarctique. En outre, en vertu du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire, des critères de rejet plus rigoureux sont applicables dans les eaux arctiques.

1.4 L'Annexe II exige que tout navire soit muni d'installations de pompage et de tuyautages permettant de garantir que chacune des citernes désignées pour le transport de substances des catégories X, Y et Z garde, après le déchargement, une quantité de résidus qui n'est pas supérieure à la quantité donnée dans l'Annexe. Toute citerne que l'on se propose d'utiliser pour le transport de ces substances doit faire l'objet d'un calcul visant à déterminer la quantité de résidus à prévoir. Ce n'est que lorsque la quantité de résidus calculée est inférieure à la quantité prescrite dans l'Annexe que la citerne en question peut être agréée pour le transport d'une substance de la catégorie X, Y ou Z.

1.5 Outre les conditions mentionnées ci-dessus, une des prescriptions essentielles de l'Annexe II prévoit que les opérations de rejet de certains résidus de cargaison et certaines opérations de nettoyage des citernes et de ventilation peuvent seulement être exécutées conformément à une méthode et avec des dispositifs approuvés.

1.6 Pour permettre le respect de la prescription du paragraphe 1.5, la section 2 du Manuel énonce toutes les caractéristiques de l'équipement et des installations du navire, la section 3 décrit les méthodes d'exploitation à utiliser pour le déchargement de la cargaison et l'assèchement des citernes et la section 4 décrit les méthodes à suivre pour le rejet des résidus de cargaison, le lavage des citernes, la collecte des résidus, le ballastage et le déballastage, selon les substances que le navire est certifié apte à transporter.

1.7 L'utilisation des méthodes décrites dans le Manuel permettra au navire de satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de l'Annexe II de MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description de l'équipement et des installations du navire

2.1 La présente section décrit toutes les caractéristiques de l'équipement et des installations du navire qui sont nécessaires pour permettre à l'équipage de suivre les méthodes d'exploitation énoncées aux sections 3 et 4.

2.2 Aménagement général du navire et description des citernes à cargaison

La présente section doit contenir une brève description de la tranche à cargaison du navire et indiquer les caractéristiques principales des citernes à cargaison et leur emplacement.

Des schémas ou des plans montrant l'agencement général du navire et indiquant l'emplacement et les numéros des citernes à cargaison et des installations de réchauffage doivent être inclus.

2.3 Description des installations de pompage et de tuyautages de la cargaison et du circuit d'assèchement

La présente section doit contenir une description des installations de pompage et de tuyautages de la cargaison et du circuit d'assèchement. Il faut fournir des plans ou des schémas des installations ci-après et donner des explications lorsqu'il y a lieu :

- .1 installations de tuyautages de la cargaison, avec indication des diamètres ;
- .2 installations de pompage de la cargaison, avec indication de la capacité des pompes ;
- .3 installations de tuyautages du circuit d'assèchement, avec indication des diamètres ;
- .4 installations de pompage du circuit d'assèchement, avec indication de la capacité des pompes ;
- .5 emplacement des points d'aspiration des tuyautages à cargaison et des tuyautages d'assèchement à l'intérieur de chaque citerne à cargaison ;
- .6 s'il y a un puisard, emplacement et volume de ce dernier ;
- .7 installations de vidange et d'assèchement ou de purge ; et
- .8 quantité et pression d'azote ou d'air requises pour la purge des tuyaux, le cas échéant.

2.4 Description des citernes à ballast et des installations de pompage et de tuyautages du ballast

La présente section doit contenir une description des citernes à ballast et des installations de pompage et de tuyautages du ballast.

Il faut fournir des plans ou des schémas et des tableaux illustrant :

- .1 l'agencement général indiquant les citernes à ballast séparé et les citernes à cargaison devant être utilisées comme citernes à ballast, ainsi que le volume par citerne (mètres cubes) ;
- .2 les installations de tuyautages de ballast ;
- .3 la capacité de pompage dans les citernes à cargaison pouvant être aussi utilisées comme citernes à ballast ; et
- .4 tout raccord entre les tuyautages de ballast et le système d'orifices de rejet immergés.

2.5 Description des citernes à résidus spécialisées ainsi que des circuits associés de pompage et de tuyautages

La présente section doit contenir une description des citernes à résidus spécialisées ainsi que des circuits associés de pompage et de tuyautages. Il faut fournir des plans ou des schémas indiquant :

- .1 les citernes à résidus spécialisées qui peuvent être utilisées et le volume de ces citernes ;
- .2 les circuits de pompage et de tuyautages des citernes à résidus spécialisées, le diamètre des tuyautages et les raccordements avec les orifices de rejet immergés.

2.6 Description des orifices immergés de rejet des effluents contenant des substances liquides nocives

La présente section doit contenir des renseignements sur l'emplacement et le débit maximal de l'orifice ou des orifices de rejet immergés et sur les raccordements des citernes à cargaison et des citernes à résidus avec ces orifices. Il faut fournir des plans ou des schémas indiquant :

- .1 l'emplacement et le nombre des orifices de rejet immergés ;
- .2 les raccordements avec les orifices de rejet immergés ;
- .3 l'emplacement de toutes les prises d'eau de mer par rapport aux orifices de rejet immergés.

2.7 Description des dispositifs d'enregistrement et d'indication du débit

Supprimé.

2.8 Description du système de ventilation des citernes à cargaison

La présente section doit contenir une description du système de ventilation des citernes à cargaison.

Il faut fournir des plans ou des schémas ainsi que des tableaux contenant les renseignements ci-après et donner des explications à l'appui, le cas échéant :

- .1 les substances liquides nocives que le navire est certifié apte à transporter, qui ont une tension de vapeur supérieure à 5 kPa à 20°C et qui peuvent faire l'objet d'un nettoyage par ventilation, à énumérer au paragraphe 4.4.10 du Manuel ;
- .2 circuit de ventilation et ventilateurs ;
- .3 emplacement des orifices de ventilation ;
- .4 débit minimal du système de ventilation nécessaire pour ventiler de façon satisfaisante le fond et toutes les autres parties de la citerne à cargaison ;
- .5 emplacement des éléments de structure, à l'intérieur de la citerne, qui affectent la ventilation ;
- .6 méthode utilisée pour ventiler le circuit de cargaison, les pompes, les filtres, etc. ; et
- .7 moyens permettant de vérifier que la citerne est sèche.

2.9 Description des installations de lavage des citernes et du système de chauffage de l'eau de lavage

La présente section doit contenir une description des installations de lavage des citernes à cargaison, du système de chauffage de l'eau de lavage ainsi que de tous les appareils nécessaires pour le lavage des citernes.

Plans ou schémas et tableaux ou diagrammes indiquant :

- .1 installations de tuyautages spécialisées pour le lavage des citernes, avec indication du diamètre des tuyautages ;
- .2 type d'appareils de nettoyage des citernes, avec indication de leur capacité et de leur pression nominale ;
- .3 nombre maximal d'appareils de nettoyage des citernes pouvant fonctionner simultanément ;
- .4 emplacement des ouvertures de pont pour le nettoyage des citernes à cargaison ;
- .5 nombre d'appareils de nettoyage et emplacements qu'ils doivent occuper pour permettre le lavage complet des parois des citernes à cargaison ;
- .6 quantité maximale d'eau de lavage pouvant être chauffée jusqu'à 60°C au moyen du matériel de chauffage installé ; et

.7 nombre maximal d'appareils de nettoyage des citernes pouvant fonctionner simultanément à 60°C.

SECTION 3 Procédures de déchargement de la cargaison et assèchement des citernes

3.1 La présente section décrit les procédures à suivre pour le déchargement de la cargaison et l'assèchement des citernes afin de garantir le respect des prescriptions de l'Annexe II.

3.2 Déchargement de la cargaison

La présente section doit décrire les procédures à suivre et indiquer notamment la pompe et le circuit de déchargement de la cargaison et d'aspiration qui doivent être utilisés pour chaque citerne. D'autres options peuvent être indiquées.

Il faut indiquer le mode de fonctionnement de la pompe ou des pompes et l'ordre de fonctionnement de tous les sectionnements.

L'impératif fondamental est de décharger une quantité maximale de cargaison.

3.3 Assèchement des citernes à cargaison

La présente section doit décrire les procédures à suivre pendant l'assèchement de chacune des citernes à cargaison.

Ces procédures doivent comporter les indications suivantes :

- .1 fonctionnement du système d'assèchement ;
- .2 conditions à respecter en matière d'assiette et de bande ;
- .3 installations de vidange et d'assèchement ou de purge des tuyautages le cas échéant ;
- .4 durée de la phase d'assèchement de l'essai à l'eau.

3.4 Température de la cargaison

La présente section doit contenir des renseignements sur les prescriptions en matière de chauffage applicables aux cargaisons qui sont considérées comme nécessitant une température minimale déterminée au cours des opérations de déchargement.

Il faut fournir des renseignements sur la régulation du circuit de chauffage et la méthode de mesure de la température.

3.5 Procédures à suivre lorsqu'une citerne à cargaison ne peut pas être déchargée conformément aux méthodes prescrites

La présente section doit contenir des renseignements sur les procédures à suivre lorsque les prescriptions énoncées aux sections 3.3 et/ou 3.4 ne peuvent pas être observées pour les raisons suivantes :

- .1 défaillance du circuit d'assèchement des citernes à cargaison ; et
- .2 défaillance du circuit de chauffage des citernes à cargaison.

3.6 Registre de la cargaison

Les mentions appropriées doivent être portées sur le registre de la cargaison, lorsque toute opération liée à la cargaison est achevée.

SECTION 4 Procédures à suivre pour le nettoyage des citernes à cargaison, le rejet des résidus, le ballastage et le débarrassage

4.1 La présente section énonce les procédures à suivre pour le nettoyage des citernes et la manutention du ballast et des résidus pour garantir le respect des prescriptions de l'Annexe II.

4.2 Les paragraphes qui suivent donnent un aperçu général du déroulement des opérations à accomplir et fournissent les renseignements essentiels pour procéder au rejet de substances liquides nocives sans risque pour le milieu marin.

4.3 *Supprimé*

4.4 Les renseignements nécessaires pour définir les procédures à suivre pour le rejet des résidus de la cargaison, le nettoyage, le ballastage et le déballastage de la citerne devraient comprendre ce qui suit :

.1 Catégorie dont relève la substance

Pour obtenir la catégorie dont relève la substance, il convient de se reporter au certificat pertinent.

.2 Efficacité d'assèchement du circuit de pompage de la citerne

Le contenu de la présente section variera en fonction de la conception du navire et suivant qu'il s'agit d'un navire neuf ou existant (voir diagrammes et prescriptions en matière de pompage/d'assèchement).

.3 Le navire se trouve dans une zone spéciale ou hors d'une zone spéciale

La présente section doit contenir des instructions indiquant si les eaux de lavage de la citerne peuvent être rejetées à la mer à l'intérieur d'une zone spéciale (telle que définie à la section 1.3) ou bien hors d'une zone spéciale. Les différences entre les prescriptions doivent être indiquées clairement et dépendront de la conception du navire et du service auquel il est affecté.

Aucun rejet de résidus de substances liquides nocives, ou de mélange contenant de telles substances, n'est autorisé dans les eaux polaires.

.4 Substance à viscosité élevée ou qui se solidifie

Pour obtenir les propriétés de la substance, il convient de se reporter aux documents de transport.

.5 Miscibilité avec l'eau

Supprimé

.6 Compatibilité avec des résidus contenant d'autres substances

La présente section doit contenir des instructions sur les mélanges de résidus de cargaison qui sont autorisés et sur ceux qui ne le sont pas. Il convient de se reporter aux guides de compatibilité.

.7 Rejet dans une installation de réception

La présente section doit indiquer les substances dont les résidus doivent faire l'objet d'un prélavage et être rejetés dans une installation de réception.

.8 Rejet à la mer

La présente section doit contenir des renseignements sur les éléments dont il faut tenir compte pour déterminer si les mélanges de résidus et d'eau peuvent être rejetés à la mer.

.9 Utilisation d'agents ou additifs de nettoyage ⁽¹⁾

La présente section doit contenir des renseignements sur l'utilisation et l'élimination des agents de nettoyage (tels que les solvants utilisés pour le nettoyage des citernes) et des additifs ajoutés à l'eau de lavage des citernes (tels que les détergents).

.10 Utilisation de méthodes de ventilation pour nettoyer les citernes

⁽¹⁾ Se reporter à l'édition la plus récente de la circulaire MEPC.2 (diffusée chaque année en décembre).

La présente section doit mentionner toutes les substances qui se prêtent à l'utilisation de méthodes de ventilation.

4.5 Après avoir évalué les renseignements ci-dessus, il faudrait déterminer les procédures d'exploitation à suivre en utilisant les instructions et le diagramme de la section 5. Les mentions appropriées indiquant la procédure adoptée doivent être portées sur le registre de la cargaison.

SECTION 5 Renseignements et procédures

La présente section doit décrire les procédures à suivre, qui dépendront de l'âge du navire et de l'efficacité de ses installations de pompage. Des exemples du diagramme mentionné dans la présente section figurent à l'additif A et contiennent des prescriptions complètes applicables à la fois aux navires neufs et aux navires existants. Le Manuel d'un navire particulier ne devrait contenir que les prescriptions qui s'appliquent spécifiquement à ce navire.

Pour les substances dont le point de fusion est égal ou supérieur à 0°C ou la viscosité égale ou supérieure à 50 mPa.s à 20°C, il faut obtenir les renseignements relatifs au point de fusion et à la viscosité en se reportant au document d'expédition.

Pour les substances autorisées à être transportées, se reporter au certificat pertinent.

Le Manuel doit contenir ce qui suit :

Tableau 1 : *Supprimé.*

Tableau 2 : Renseignements sur les citernes à cargaison.

Additif A : Diagramme.

Additif B : Méthodes de prélavage.

Additif C : Méthodes de ventilation.

Additif D : Renseignements et consignes d'exploitation supplémentaires exigés ou acceptés par l'Autorité.

On trouvera ci-dessous le plan général du tableau et des additifs susmentionnés.

Tableau 2 - Renseignements sur les citernes à cargaison

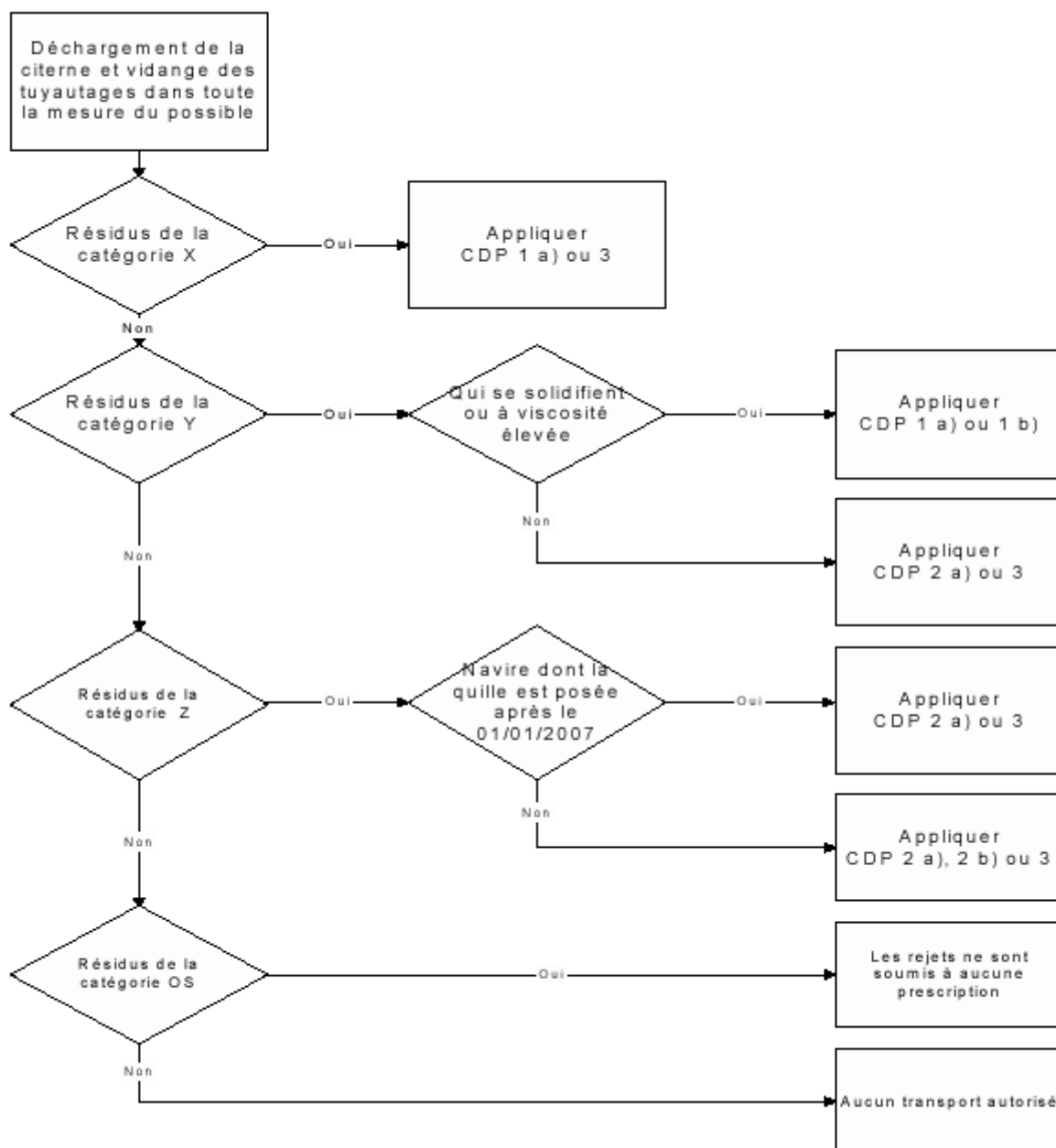
Numéro de la citerne	Capacité (m ³)	Quantité restant après assèchement, (en litres)

**ADDITIF A : DIAGRAMME - NETTOYAGE DES CITERNES A CARGAISON ET
EVACUATION DES EAUX DE LAVAGE/DU BALLAST CONTENANT DES RESIDUS DE
SUBSTANCES DES CATEGORIES X, Y ET Z**

Note 1 : Ce diagramme indique les prescriptions élémentaires applicables aux navires appartenant à tous les groupes d'âge et n'est fourni qu'à titre indicatif.

Note 2 : Tous les rejets à la mer sont régis par l'Annexe II.

Note 3 : Dans la zone de l'Antarctique, tout rejet à la mer de substances liquides nocives et de mélanges contenant de telles substances est interdit.



Caractéristiques du navire	Normes d'assèchement (en litres)		
	Catégorie X	Catégorie Y	Catégorie Z
Navires neufs : quille posée après le 01-01-2007	75	75	75
Navires IBC jusqu'au 01-01-2007	100 + 50 tolérance	100 + 50 tolérance	300 + 50 tolérance
Navires BCH	300 + 50 tolérance	300 + 50 tolérance	900 + 50 tolérance
Autres navires : quille posée avant le 01-01-2007	S.O.	S.O.	Vider dans toute la mesure du possible

Procédures de nettoyage et d'évacuation (CDP)						
(Commencer en haut de la colonne sous le numéro CDP et indiquer dans l'ordre la procédure pour chaque opération dans les cases marquées d'une croix)						
No	Opérations	Numéro de procédure				
		1 a)	1 b)	2 a)	2 b)	3
1	Assécher citerne et tuyautages au maximum et, au moins conformément aux procédures prévues dans la section 3 du présent manuel	X	X	X	X	X
2	Procéder au prélavage conformément à l'additif B du présent Manuel et évacuer les résidus dans une installation de réception	X	X			
3	Après le prélavage, procéder à un lavage supplémentaire en appliquant : un cycle complet d'appareil(s) de nettoyage pour les navires construits avant le 1er juillet 1994 une quantité d'eau qui n'est pas inférieure à celle calculée avec "k" = 1,0 pour les navires construits le 1er juillet 1994 ou après cette date		X			
4	Procéder à la ventilation conformément à l'additif C du présent Manuel					X
5	Ballaster ou laver la citerne afin de satisfaire aux normes commerciales	X		X	X	X
6	Ballast introduit dans la citerne		X			
7	Conditions à respecter pour rejeter les mélanges de ballast/résidus/eau autres que les résidus du prélavage : .1 distance de la terre > 12 milles .2 vitesse du navire > 7 nœuds .3 profondeur d'eau > 25 mètres .4 le rejet étant effectué sous l'eau (et sans dépasser le taux de rejet autorisé)					
		X		X	X	
		X		X	X	
		X		X	X	
		X		X		
8	Conditions à respecter pour le rejet du ballast : .1 distance de la terre > 12 milles .2 profondeur de l'eau > 25 mètres					
			X			
			X			
9	Toute eau introduite ultérieurement dans la citerne peut être rejetée à la mer sans restriction	X	X	X	X	X

ADDITIF B : METHODES DE PRELAVAGE

Le présent additif au Manuel doit décrire les méthodes de prélavage établies compte tenu de l'appendice 6 de l'Annexe II. Ces méthodes doivent comprendre des prescriptions spécifiques relatives à l'utilisation des dispositifs et du matériel de lavage des citernes prévus à bord du navire en question et comporter notamment les indications suivantes :

- .1 emplacements des appareils de nettoyage à utiliser ;
- .2 méthode de pompage des résidus ;
- .3 prescriptions en matière de lavage à l'eau chaude ;
- .4 nombre de cycles de lavage (ou durée) ; et
- .5 pressions minimales de service.

ADDITIF C : METHODES DE VENTILATION

Le présent additif au Manuel doit décrire les méthodes de ventilation établies compte tenu de l'appendice 7 de l'Annexe II. Ces méthodes doivent comprendre des prescriptions spécifiques relatives à l'utilisation du système ou du matériel de ventilation des citernes à cargaison prévu à bord du navire en question et comporter notamment les indications suivantes :

- .1 emplacements des orifices de ventilation à utiliser ;
- .2 débit minimal ou vitesse minimale des ventilateurs ;
- .3 méthodes de ventilation des circuits de cargaison, pompes, filtres, etc. ; et
- .4 procédures à suivre pour vérifier que la citerne est sèche à la fin des opérations de ventilation.

ADDITIF D : RENSEIGNEMENTS ET CONSIGNES D'EXPLOITATION SUPPLEMENTAIRES EXIGES OU ACCEPTEES PAR L'AUTORITE

APPENDICE 5 : CALCUL DES QUANTITES DE RESIDUS RESTANT DANS LES CITERNES, LES POMPES ET LES TUYAUTAGES A CARGAISON

1 Introduction

1.1 Objet

1.1.1 Le présent appendice a pour objet de décrire la méthode permettant de vérifier l'efficacité du circuit de pompage de la cargaison.

1.2 Considérations générales

1.2.1 Pour déterminer si le système de pompage d'une citerne peut satisfaire aux prescriptions des articles 12.1, 12.2 ou 12.3, on effectue un essai conformément à la méthode décrite à la section 3 du présent appendice. La quantité mesurée est qualifiée de quantité restant après assèchement. Pour chacune des citernes, cette quantité doit être inscrite dans le Manuel du navire.

1.2.2 Après avoir déterminé la quantité restant après assèchement pour une citerne, l'Autorité peut utiliser les chiffres obtenus pour une citerne analogue, à condition de s'assurer que le système d'assèchement de cette dernière est d'un type analogue et fonctionne correctement.

2 Critères de conception et essai de fonctionnement

2.1 Le circuit de pompage de la cargaison devrait être conçu de sorte que soient respectées les quantités maximales de résidus pour chaque citerne et ses tuyautages associés prescrites par l'article 12 de l'Annexe II, d'une manière jugée satisfaisante par l'Autorité.

2.2 En application des prescriptions de l'article 12.5, le fonctionnement du circuit de pompage de la cargaison doit être mis à l'essai avec de l'eau comme agent d'essai. Les mesures prises au cours de tels essais à l'eau doivent démontrer que le système de pompage satisfait aux prescriptions de l'article 12. Pour ce qui est des articles 12.1 et 12.2, une tolérance de 50 litres par citerne est acceptable.

3 Essai d'efficacité du pompage à l'eau

3.1 Conditions d'essai

3.1.1 Le navire doit présenter une assiette et une bande favorables à l'écoulement vers le point d'aspiration. Pendant l'essai à l'eau, l'assiette du navire ne doit pas dépasser 3° sur l'arrière et la bande ne doit pas dépasser 1°.

3.1.2 L'assiette et la bande choisies pour l'essai à l'eau doivent être consignées. Elles doivent être l'assiette et la bande favorables minimales utilisées pendant l'essai à l'eau.

3.1.3 Pendant l'essai à l'eau, il faut prévoir un moyen permettant de maintenir une contre-pression minimale de 100 kPa au collecteur de déchargement de la citerne à cargaison (voir les figures 5-1 et 5-2).

3.1.4 Il faut consigner le temps nécessaire pour achever l'essai à l'eau pour chaque citerne, en reconnaissant qu'il peut falloir le modifier en conséquence d'essais ultérieurs.

3.2 Méthode d'essai

3.2.1 S'assurer que la citerne à cargaison devant faire l'objet de l'essai et ses tuyautages associés ont été nettoyés et que l'on peut pénétrer sans danger dans la citerne.

3.2.2 Remplir d'eau la citerne à cargaison jusqu'à la hauteur nécessaire pour mener à bien les opérations normales de fin de déchargement.

3.2.3 Vider l'eau et assécher la citerne à cargaison et ses tuyautages associés selon les méthodes proposées.

3.2.4 Recueillir l'eau demeurant dans la citerne à cargaison et ses tuyautages associés dans un récipient calibré en vue d'en mesurer la quantité. Les résidus d'eau doivent être recueillis aux endroits suivants :

- .1 point d'aspiration de la citerne à cargaison, et à proximité ;
- .2 toutes zones encastrées dans le fond de la citerne à cargaison ;
- .3 point d'écoulement bas de la pompe à cargaison ; et
- .4 tous les points d'écoulement bas des tuyautages associés à la citerne à cargaison jusqu'au sectionnement du collecteur.

3.2.5 Le total des volumes d'eau recueillis aux endroits susmentionnés constitue la quantité restant après assèchement pour la citerne à cargaison.

3.2.6 Si un groupe de citernes est desservi par une pompe commune ou des tuyautages communs, on peut répartir également entre les citernes les résidus de l'essai à l'eau provenant du ou des circuits communs pourvu que la restriction d'exploitation suivante figure dans le Manuel approuvé pour le navire : "Lorsque les citernes appartenant à ce groupe sont déchargées consécutivement, la pompe ou les tuyautages ne doivent pas être lavés tant que toutes les citernes de ce groupe n'ont pas été déchargées".

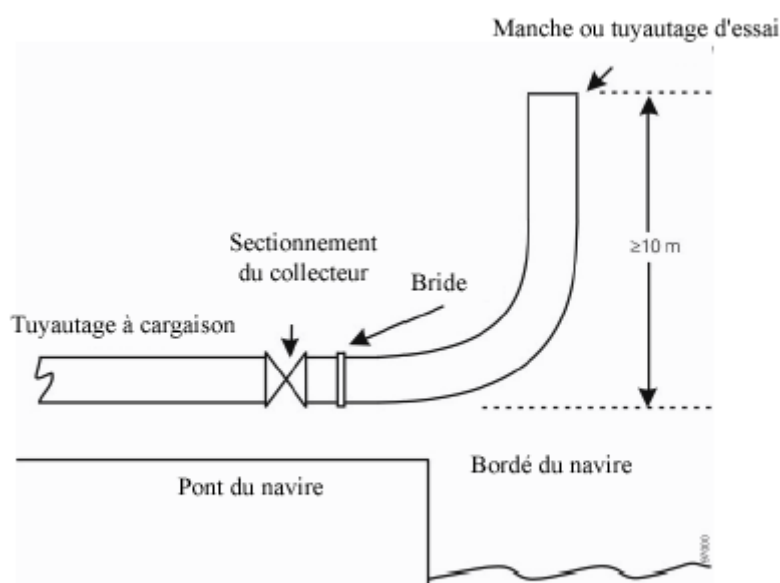
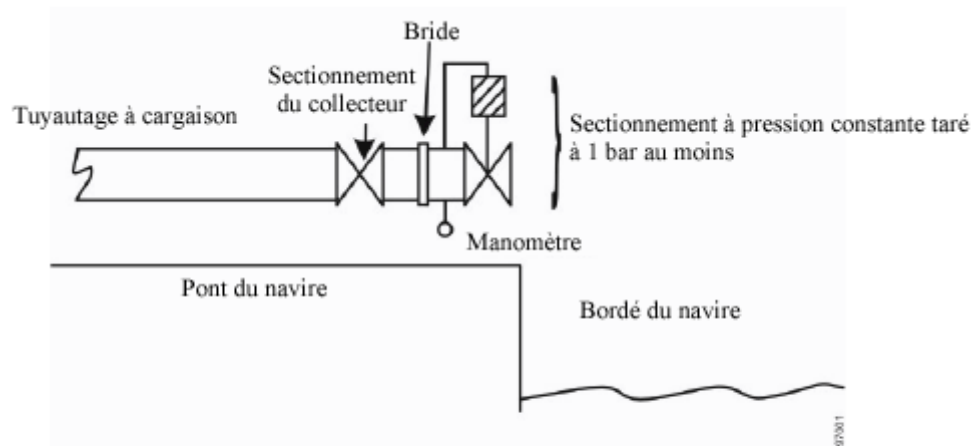


Figure 5-1

**Figure 5-2**

Les figures ci-dessus illustrent les conditions d'essai qui permettraient d'avoir une contre-pression minimale de 100 kPa au niveau du collecteur de déchargement de la citerne à cargaison.

APPENDICE 6 : METHODES DE PRELAVAGE

A Navires construits avant le 1er juillet 1994

Un pré lavage est exigé pour satisfaire à certaines prescriptions de l'Annexe II. Le présent appendice décrit les méthodes de pré lavage à suivre.

Méthodes de pré lavage pour les substances qui ne se solidifient pas

1 Les citernes doivent être lavées au moyen d'un jet d'eau rotatif ayant une pression d'eau suffisamment élevée. Dans le cas des substances de la catégorie X, il faut utiliser les appareils de nettoyage à partir d'emplacements tels que le jet lave toutes les surfaces de la citerne. Dans le cas des substances de la catégorie Y, il suffit d'opérer à partir d'un seul emplacement.

2 Pendant le lavage, il faut réduire au minimum la quantité d'eau contenue dans les citernes en pompant continuellement le mélange d'eau et de résidus et en dirigeant l'écoulement vers le point d'aspiration (assiette et bande positives). Si l'on ne peut remplir ces conditions, il faut répéter trois fois l'opération de lavage, en asséchant complètement la citerne entre chaque opération.

3 Les résidus de substances dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa.s à 20°C doivent être lavés à l'eau chaude (température d'au moins 60°C), sauf si les propriétés des substances rendent une telle méthode moins efficace.

4 Le nombre de cycles de nettoyage de l'appareil utilisé ne doit pas être inférieur à celui qui est spécifié dans le tableau 6-1. Un cycle de nettoyage est défini comme la période de temps qui s'écoule entre deux orientations consécutives identiques de l'appareil (rotation de 360°).

5 Après le lavage, il faut continuer à faire fonctionner suffisamment longtemps l'appareil ou les appareils de nettoyage pour rincer les conduites, la pompe et le filtre, et le rejet dans les installations de réception à terre doit être poursuivi jusqu'à ce que la citerne soit vide.

Méthodes de pré lavage pour les substances qui se solidifient

1 Il faut laver les citernes dès que possible après le déchargement. Elles doivent, si possible, être chauffées au préalable.

2 Les résidus adhérant aux écoutilles et aux trous d'homme doivent de préférence être enlevés avant le pré lavage.

3 Les citernes doivent être lavées au moyen d'un jet d'eau rotatif ayant une pression d'eau suffisamment élevée et fonctionnant à partir d'emplacements tels que toutes les surfaces de la citerne soient lavées.

4 Pendant le lavage, il faut réduire au minimum la quantité d'eau contenue dans la citerne en pompant continuellement le mélange d'eau et de résidus et en dirigeant l'écoulement vers le point d'aspiration (assiette et bande positives). Si l'on ne peut remplir ces conditions, il faut répéter trois fois l'opération de lavage, en asséchant complètement la citerne entre chaque opération.

5 Les citernes doivent être lavées à l'eau chaude (température d'au moins 60°C), sauf si les propriétés des substances rendent une telle méthode moins efficace.

6 Le nombre de cycles de l'appareil de nettoyage utilisé ne doit pas être inférieur à celui qui est spécifié dans le tableau B-1. Un cycle de l'appareil de nettoyage est défini comme la période de temps qui s'écoule entre deux orientations consécutives identiques de l'appareil (rotation de 360°).

7 Après le lavage, il faut continuer à faire fonctionner suffisamment longtemps l'appareil ou les appareils de nettoyage pour rincer les conduites, la pompe et le filtre et le rejet dans les installations de réception à terre doit être poursuivi jusqu'à ce que la citerne soit vide.

Tableau 6-1 - Nombre de cycles de l'appareil de nettoyage à exécuter à chaque emplacement

Catégorie de la substance	Nombre de cycles de l'appareil de nettoyage	
	Substances qui ne se solidifient pas	Substances qui se solidifient
Catégorie X	1	2
Catégorie Y	1/2	1

B Navires construits le 1er juillet 1994 ou après cette date et, à titre de recommandation, navires construits avant le 1er juillet 1994

Un prélavage est exigé pour satisfaire à certaines prescriptions de l'Annexe II. Le présent appendice décrit les méthodes de prélavage à suivre et la façon dont les volumes minimaux d'agent de lavage à utiliser doivent être déterminés. Des volumes moins importants d'agent de lavage peuvent être utilisés sur la base d'essais réels de vérification jugés satisfaisants par l'Autorité. Lorsque des volumes moins grands sont approuvés, une mention pertinente doit figurer dans le Manuel.

Si un agent autre que l'eau est utilisé pour le prélavage, les dispositions de l'article 13.5.1 s'appliquent.

Méthodes de prélavage pour les substances qui ne se solidifient pas (sans recyclage)

1 Les citernes doivent être lavées au moyen d'un ou de plusieurs jets d'eau rotatifs ayant une pression d'eau suffisamment élevée. Dans le cas des substances de la catégorie X, il faut utiliser les appareils de nettoyage à partir d'emplacements tels que le jet lave toutes les surfaces de la citerne. Dans le cas des substances de la catégorie Y, il suffit d'opérer à partir d'un seul emplacement.

2 Pendant le lavage, il faut réduire au minimum la quantité de liquide contenue dans les citernes en pompant continuellement le mélange d'eau et de résidus et en dirigeant l'écoulement vers le point d'aspiration. Si l'on ne peut remplir ces conditions, il faut répéter trois fois l'opération de lavage, en asséchant complètement la citerne entre chaque opération.

3 Les résidus de substances dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa.s à 20°C doivent être lavés à l'eau chaude (température d'au moins 60°C), sauf si leurs propriétés rendent une telle méthode moins efficace.

4 Les quantités d'eau de lavage utilisées doivent être au moins égales à celles qui sont spécifiées au paragraphe 20 ou déterminées conformément au paragraphe 21.

5 Après le prélavage, il faut assécher complètement les citernes et les tuyautages.

Méthodes de prélavage pour les substances qui se solidifient (sans recyclage)

6 Il faut laver les citernes dès que possible après le déchargement. Elles devraient, si possible, être chauffées au préalable.

7 Les résidus adhérant aux écoutilles et aux trous d'homme doivent de préférence être enlevés avant le prélavage.

8 Les citernes doivent être lavées au moyen d'un ou de plusieurs jets rotatifs ayant une pression d'eau suffisamment élevée et fonctionnant à partir d'emplacements tels que toutes les surfaces de la citerne soient lavées.

9 Pendant le lavage, il faut réduire au minimum la quantité de liquide contenue dans la citerne en pompant continuellement le mélange d'eau et de résidus et en dirigeant l'écoulement vers le point d'aspiration. Si l'on ne peut remplir ces conditions, il faut répéter trois fois l'opération de lavage, en asséchant complètement la citerne entre chaque opération.

10 Les citernes doivent être lavées à l'eau chaude (température d'au moins 60°C), sauf si les propriétés des substances rendent une telle méthode moins efficace.

11 Les quantités d'eau de lavage utilisées doivent être au moins égales à celles qui sont spécifiées au paragraphe 20 ou déterminées conformément au paragraphe 21.

12 Après le prélavage, il faut assécher complètement les citernes et les tuyautages.

Méthodes de prélavage avec recyclage de l'agent de lavage

13 On peut adopter le lavage au moyen d'un agent de lavage recyclé pour laver plusieurs citernes. Pour déterminer la quantité d'agent nécessaire, il faut tenir dûment compte de la quantité probable de résidus dans les citernes et des propriétés de l'agent de lavage, ainsi que du fait qu'un rinçage ou un nettoyage par chasse d'eau initial a été effectué ou non. A moins que des données suffisantes soient fournies, la concentration finale calculée des résidus de cargaison dans l'agent de lavage ne doit pas être supérieure à 5 %, sur la base des quantités nominales de cargaison restant dans la citerne après assèchement.

14 L'agent de lavage recyclé ne doit être utilisé que pour le lavage de citernes ayant contenu une même substance ou des substances analogues.

15 Un agent de lavage en quantité suffisante pour permettre un lavage continu doit être ajouté à la citerne ou aux citernes à laver.

16 Toutes les surfaces de la citerne ou des citernes doivent être lavées au moyen d'un ou de plusieurs jets rotatifs ayant une pression suffisamment élevée. Le recyclage de l'agent de lavage peut se faire soit à l'intérieur de la citerne à laver, soit par l'intermédiaire d'une autre citerne comme par exemple une citerne à résidus.

17 Le lavage doit se poursuivre jusqu'à ce que, compte tenu du recyclage, les quantités totales d'agent de lavage utilisées soient au moins égales aux quantités pertinentes indiquées au paragraphe 20 ou déterminées conformément au paragraphe 21.

18 Les substances qui se solidifient et celles dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa.s à 20°C doivent être lavées à l'eau chaude (température d'au moins 60°C) si l'eau est l'agent de lavage utilisé, sauf si leurs propriétés rendent une telle méthode moins efficace.

19 Après le lavage de la citerne avec recyclage de la façon prescrite au paragraphe 17, il faut rejeter l'agent de lavage et procéder à l'assèchement complet de la citerne. La citerne doit ensuite être rincée au moyen d'agent de lavage propre, continuellement écoulé et rejeté dans une installation de réception. Ce rinçage doit au minimum couvrir le fond de la citerne et être suffisant pour rincer les conduites, la pompe et le filtre.

Quantité minimale d'eau à utiliser lors d'un prélavage

20 La quantité minimale d'eau à utiliser lors d'un prélavage est déterminée par la quantité résiduelle de substances liquides nocives présente dans la citerne, les dimensions de la citerne, les propriétés de la cargaison, la concentration autorisée dans l'effluent résultant du lavage et la zone d'exploitation. La quantité minimale est calculée au moyen de la formule suivante :

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$$

dans laquelle :

Q = quantité minimale requise en m³

r = quantité de résidus par citerne en m³. La valeur de r est la valeur démontrée lors de l'essai pratique d'efficacité de l'assèchement mais elle ne doit pas être inférieure à 0,1 m³ pour un volume de citerne égal ou supérieur à 500 m³ et à 0,04 m³ pour un volume de citerne égal ou inférieur à 100 m³. Pour des citernes d'un volume compris entre 100 m³ et 500 m³, la valeur minimale de r pouvant être utilisée dans les calculs est obtenue par interpolation linéaire.

Pour les substances de la catégorie X, la valeur de r doit soit être déterminée sur la base d'essais réalisés conformément au Manuel, compte tenu des limites inférieures susmentionnées, soit être égale à 0,9 m³.

V = volume de la citerne, en m³

k = coefficient ayant l'une des valeurs suivantes :

Substances de la catégorie X qui ne se solidifient pas et à faible viscosité k = 1,2

Substances de la catégorie X qui se solidifient ou à viscosité élevée k = 2,4

Substances de la catégorie Y qui ne se solidifient pas et à faible viscosité $k = 0,5$

Substances de la catégorie Y qui se solidifient ou à viscosité élevée $k = 1,0$

On peut utiliser à titre de référence le tableau ci-après dans lequel les valeurs ont été calculées à l'aide de la formule susvisée, le coefficient k étant égal à 1.

Quantité restant après assèchement (m ³)	Volume de la citerne (m ³)		
	100	500	3000
<0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Des essais de vérification aux fins d'approbation de quantités d'eau à utiliser lors d'un prélavage qui sont inférieures à celles indiquées au paragraphe 20 peuvent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité, afin de prouver qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 13, compte tenu des substances que le navire-citerne est certifié apte à transporter. Il faut ajuster la quantité d'eau ainsi vérifiée pour tenir compte d'autres conditions de prélavage en appliquant le coefficient k , tel que défini au paragraphe 20.

APPENDICE 7 : METHODES DE VENTILATION

1 Les résidus de cargaison de substances dont la tension de vapeur est supérieure à 5 kPa à 20°C peuvent être éliminés des citernes à cargaison par ventilation.

2 Avant d'éliminer par ventilation les résidus de substances liquides nocives se trouvant dans une citerne, il faut tenir compte des risques liés à l'inflammabilité et à la toxicité de la cargaison. Pour les questions touchant la sécurité, il faut se reporter aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques et du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques qui concernent l'exploitation et visent les ouvertures de citernes à cargaison, ainsi qu'aux méthodes de ventilation décrites dans le Tanker Safety Guide (Chemicals) de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS).

3 Les autorités portuaires peuvent aussi avoir leur propre réglementation concernant la ventilation des citernes à cargaison.

4 Les méthodes à observer pour éliminer par ventilation les résidus de cargaison d'une citerne sont les suivantes :

.1 les tuyautages doivent être vidangés puis débarrassés du liquide qu'ils peuvent encore contenir au moyen du dispositif de ventilation ;

.2 l'assiette et la bande du navire doivent être ajustées à leur niveau minimal de manière à favoriser l'évaporation des résidus se trouvant dans la citerne ;

.3 il faut utiliser un dispositif de ventilation qui permette d'envoyer un jet d'air pouvant atteindre le fond de la citerne. La figure 7-1 pourrait servir à évaluer l'efficacité du dispositif de ventilation utilisé pour ventiler une citerne d'une profondeur donnée ;

.4 le dispositif de ventilation doit être installé à l'emplacement de l'orifice d'entrée le plus rapproché du puisard ou du point d'aspiration de la citerne ;

.5 le dispositif de ventilation doit, lorsque cela est possible, être situé de telle façon que le jet d'air soit dirigé sur le puisard ou le point d'aspiration de la citerne et que son action soit aussi peu entravée que possible par les éléments structurels de la citerne ; et

.6 la ventilation doit être poursuivie jusqu'à ce qu'on ne puisse observer aucune trace visible de liquide dans la citerne. L'absence de liquide doit être vérifiée par observation visuelle ou par une méthode équivalente.

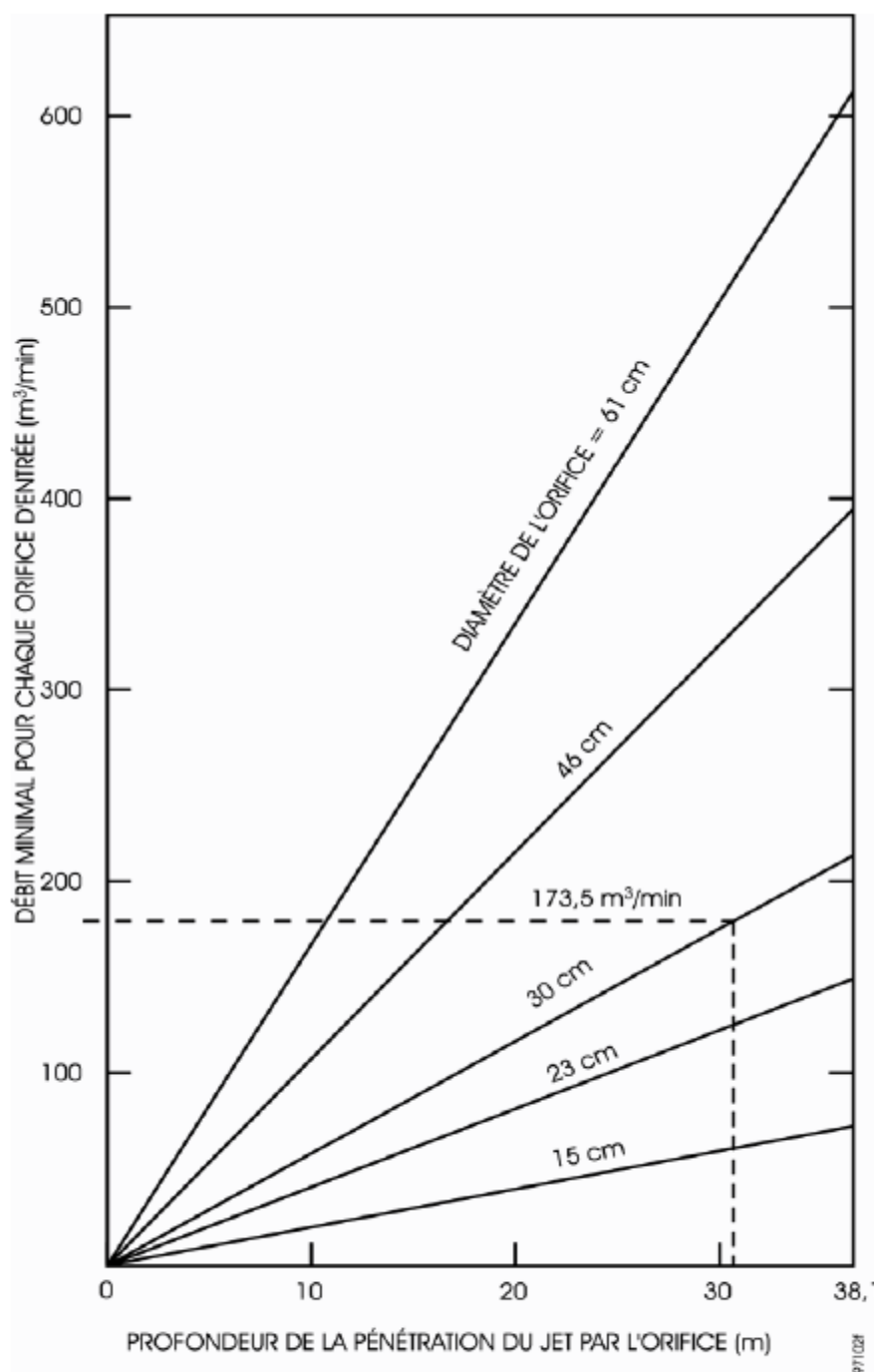


Figure 7-1. Débit minimal en fonction de la profondeur de pénétration du jet.
La profondeur de pénétration du jet doit être mise en comparaison
avec la hauteur de la citerne.

**ANNEXE 213-2-A.1 : EXEMPLE DE DOCUMENT D'EXPEDITION FACULTATIF
 POUR LES BESOINS DE MARPOL ANNEXE II ET DU RECUEIL IBC**

(Voir page suivante)

MODÈLE DE DOCUMENT D'EXPÉDITION FACULTATIF
(il est possible d'ajouter des colonnes ou de les modifier)

Aux fins de l'Annexe II de MARPOL et du Recueil IBC

Nom du navire :	Propriétaire / Exploitant :	Port d'attache :
		Numéro OMI :
Numéro du voyage :		

N° de la cargaison et/ou N° réf. du connaissance	Nom de la cargaison (suivant le connaissance)	Nom du produit (suivant le Recueil IBC) (*)	Citerne(s)	Date de chargement (jj/mm/aaaa)	Port(s) de chargement	Port(s) de déchargement

Signature :

(*) Nom du produit tel qu'il figure dans le Recueil IBC ou dans la circulaire MEPC.2/Circ. et le Certificat d'aptitude du navire, le certificat NLS ou un additif.

CHAPITRE 213-3 : RÈGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS

(Titre et texte modifiés par arrêtés du 20/11/09 et du 19/12/13)

Préambule

Aux fins du présent chapitre, l'expression « Convention » désigne la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, et à jour de ses amendements applicables..

PARTIE 1 – GENERALITES

Article 213-3.01 Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. « **Substances nuisibles** » désigne les substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou qui satisfont aux critères énoncés dans l'appendice de la présente Annexe.
2. « **En colis** » désigne les formes d'emballage spécifiées dans le Code IMDG pour les substances nuisibles.
3. « **Audit** » désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.
4. « **Programme d'audit** » désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation¹.
5. « **Code d'application** » désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).
6. « **Norme d'audit** » désigne le Code d'application.

Article 213-3.02 : Champ d'application

- 1 Sauf disposition expresse contraire, les articles du présent chapitre s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis.
- 2 Le transport de substances nuisibles est interdit, sauf s'il est effectué conformément aux dispositions du présent chapitre.
- 3 Les prescriptions détaillées pour l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limites quantitatives et les exceptions visant à prévenir ou à réduire au minimum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles doivent être conformes à celles du code IMDG.
- 4 Aux fins du présent chapitre, les emballages vides ayant déjà servi au transport de substances nuisibles doivent eux-mêmes être traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.
- 5 Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement du navire.

Article 213-3.03 : Emballage

¹ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

Les colis doivent être de nature à réduire au minimum les risques pour le milieu marin, compte tenu de leur contenu spécifique.

Article 213-3.04 : Marquage et étiquetage

- 1 Les colis contenant une substance nuisible doivent porter de façon durable une marque ou une étiquette indiquant que la substance est une substance nuisible au sens des dispositions applicables du code
- 2 Le procédé utilisé pour apposer des marques ou des étiquettes sur les colis contenant une substance nuisible doit être conforme aux dispositions applicables du code IMDG.

Article 213-3.05 (**): Documents

1 Les renseignements relatifs au transport de substances nuisibles doivent être conformes aux dispositions applicables du code IMDG. Ils font l'objet d'une déclaration à l'autorité portuaire du port de destination suivant, ainsi qu'à celle du port d'escale au plus tard au moment de l'appareillage, conformément aux dispositions de l'arrêté du 18 juin 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes

2 Chaque navire qui transporte des substances nuisibles doit posséder une liste spéciale, un manifeste ou un plan d'arrimage qui indique, conformément aux dispositions du code IMDG, les substances nuisibles embarquées et leur emplacement à bord. Une copie de l'un de ces documents doit être remise avant le départ aux personnes ou organismes désignés par les autorités portuaires.

Article 213-3.06 : Arrimage

Les substances nuisibles doivent être convenablement arrimées et assujetties de manière à réduire au minimum les risques pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord.

Article 213-3.07 : Limites quantitatives

Le transport de certaines substances nuisibles peut être interdit, ou la quantité de ces substances que peut transporter un même navire peut être limitée, pour des raisons scientifiques et techniques. En fixant ces limites, il faut tenir dûment compte des dimensions, de la construction et de l'équipement du navire, ainsi que de l'emballage et des propriétés intrinsèques de ces substances.

Article 213-3.08 : Exceptions

- 1 Il est interdit de jeter à la mer de substances nuisibles transportées en colis, sauf si cela est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.
- 2 Sous réserve des dispositions de la Convention, des mesures appropriées doivent être prises compte tenu des propriétés physiques, chimiques et biologiques des substances nuisibles, pour réglementer le rejet à la mer des eaux de nettoyage des fuites, pour autant que l'application de ces mesures ne compromette pas la sécurité du navire et des personnes à bord.

Article 213-3.09 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port (*)

- 1 Un navire qui se trouve dans un port ou une installation terminale au large est soumis à une inspection effectuée par une ou des personnes habilitées au titre de l'article 25-3 du décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre.
- 2 Lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des

(**) L'emploi du terme "documents" dans le présent article n'exclut pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisées (EDI), à l'appui de la documentation sur papier.

(*) Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19) et telles que modifiées par la résolution A.882(21).

procédures essentielles à bord pour prévenir la pollution par les substances nuisibles, la personne habilitée ayant mené l'inspection prend les mesures nécessaires pour que la situation soit rétablie conformément aux dispositions du présent chapitre :

- inspection détaillée
- détention du navire.

- 3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port prévues à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent dans le cas du présent article.

Article 213-3.10 : Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-3.11 : Vérification de la conformité

1. Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation*.
3. Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation*.
4. L'audit de chaque Partie doit :
 - 1) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation*; et
 - 2) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation².

² Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

APPENDICE 213-3.I : CRITERES POUR L'IDENTIFICATION DES SUBSTANCES NUISIBLES EN COLIS

Aux fins du présent chapitre, sont considérées comme nuisibles les substances, autres que les matières radioactives³, qui satisfont à l'un des critères suivants⁴

Catégorie : Toxicité aiguë 1

CL ₅₀ 96 h (pour les poissons)	≤ 1 mg/l et/ou
CE ₅₀ 48 h (pour les crustacés)	≤ 1 mg/l et/ou
CEr ₅₀ 72 ou 96 h (pour les algues et d'autres plantes aquatiques)	≤ 1 mg/l

Catégorie : Toxicité chronique 1

CL ₅₀ 96 h (pour les poissons)	≤ 1 mg/l et/ou
CE ₅₀ 48 h (pour les crustacés)	≤ 1 mg/l et/ou
CEr ₅₀ 72 ou 96 h (pour les algues et d'autres plantes aquatiques)	≤ 1 mg/l

et la substance n'est pas rapidement dégradable et/ou le log K_{oe} ≥ 4 (sauf si le FBC déterminé par voie expérimentale est <500)

Catégorie : Toxicité chronique 2

CL ₅₀ 96 h (pour les poissons)	>1 à ≤ 10 mg/l et/ou
CE ₅₀ 48 h (pour les crustacés)	>1 à ≤ 10 mg/l et/ou
CEr ₅₀ 72 ou 96 h (pour les algues et d'autres plantes aquatiques)	>1 à ≤ 10 mg/l

et la substance n'est pas rapidement dégradable et/ou le log K_{oe} ≥ 4 (sauf si le FBC déterminé par voie expérimentale est < 500), sauf si les CSEO de la toxicité chronique sont > 1 mg/l.

³ Se reporter à la classe 7, telle que définie au chapitre 2.7 du Code IMDG.

⁴ Ces critères sont fondés sur ceux qui ont été mis au point dans le cadre du Système général harmonisé de l'ONU de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), tel que modifié. Pour les définitions des acronymes ou termes utilisés dans le présent appendice, voir les paragraphes pertinents du Code IMDG."

CHAPITRE 213-4 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

(arrêtés des 05/06/03 et 06/09/07)

Le présent chapitre est applicable à partir du 1er août 2005.

PARTIE 1 : GENERALITES

Article 213-4.01 : Définitions

(modifié par arrêté du 19/07/05 et du 16/12/12)

Aux fins du présent chapitre :

1. « **Navire neuf** » désigne un navire :

.1 dont le contrat de construction est passé ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur du présent chapitre ou postérieurement ;

.2 dont la livraison s'effectue trois ans ou plus après la date d'entrée en vigueur du présent chapitre.

2. « **Navire existant** » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

3. « **Eaux usées** » désigne :

.1 Les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes et d'urinoirs ;

.2 Les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc.) ;

.3 Les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants ;

.4 Les autres eaux résiduelles lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.

4. « **Citerne de stockage** » désigne toute citerne destinée à recueillir et à conserver les eaux usées.

5. « **A partir de la terre la plus proche** » signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins de la Convention MARPOL 73/78, l'expression "à partir de la terre la plus proche de la côte nord-est de l'Australie" signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11° 00' S et de longitude 142° 08' E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10° 35' S et de longitude 141° 55' E puis les points suivants :

Latitude 10° 00' S et longitude 142° 00' E ;

Latitude 9° 10' S et longitude 143° 52' E ;

Latitude 9° 00' S et longitude 144° 30' E ;

Latitude 10° 41' S et longitude 145° 00' E ;

Latitude 13° 00' S et longitude 145° 00' E ;

Latitude 15° 00' S et longitude 146° 00' E ;

Latitude 17° 30' S et longitude 147° 00' E ;

Latitude 21° 00' S et longitude 152° 55' E ;

Latitude 24° 30' S et longitude 154° 00' E ;

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

6. « **Zone spéciale** » désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les eaux usées.

Les zones spéciales sont les suivantes :

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 213-1.01.11.2 du chapitre 1 de la présente division; et
- .2 toute autre zone maritime désignée par l'Organisation Maritime Internationale conformément aux critères et procédures pour la désignation des zones spéciales eu égard à la prévention de la pollution par les eaux usées provenant des navires⁵.

7. « **Voyage international** » désigne un voyage entre un pays auquel s'applique la Convention MARPOL 73/78 et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement.

8. « **Personne** » signifie un membre de l'équipage ou un passager.

9. Un « **passager** » désigne toute personne autre que :

- .1 le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire; et
- .2 les enfants de moins d'un an.

10. Un « **navire à passagers** » désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

Aux fins de l'application de l'article 213-4.11.3, un navire à passagers neuf est un navire à passagers :

- 1. dont le contrat de construction est passé, ou en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juin 2019 ou après cette date; ou
- 2. dont la livraison s'effectue le 1^{er} juin 2021 ou après cette date.

Un navire à passagers existant est un navire à passagers qui n'est pas un navire à passagers neuf.

11. « **Date anniversaire** » désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.

12. « **Audit** » désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

13. « **Programme d'audit** » désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation⁶.

14. « **Code d'application** » désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

15. « **Norme d'audit** » désigne le Code d'application.

Article 213-4.02 : Champ d'application

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires suivants qui effectuent des voyages internationaux :

- .1 Les navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 ;
- .2 Les navires neufs d'une jauge brute inférieure à 400 qui sont autorisés à transporter plus de 15 personnes ;

⁵ Se reporter à la résolution de l'Assemblée A.927(22), intitulée "Directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78 et Directives pour l'identification et la désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables".

⁶ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

.3 Les navires existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, cinq ans après la date de l'entrée en vigueur du présent chapitre ; et

.4 Les navires existants d'une jauge brute inférieure à 400 qui sont autorisés à transporter plus de 15 personnes, cinq ans après la date de l'entrée en vigueur du présent chapitre.

2. L'Autorité veille à ce que les navires existants visés aux paragraphes 1.3 et 1.4 du présent article, dont la quille était posée ou qui se trouvaient dans un état d'avancement équivalent le 2 octobre 1983, soient équipés, dans la mesure du possible, de manière à effectuer leurs rejets d'eaux usées conformément aux prescriptions de l'article 213-4.11 du présent chapitre.

Article 213-4.03 : Exceptions

1. L'article 213-4.11 du présent chapitre et la section 4.2 du chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'applique pas :

.1 Au rejet d'eaux usées effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer, ou

.2 Au rejet d'eaux usées résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet.

PARTIE 2 : VISITES ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS

Article 213-4.04 : Visites

(modifié par arrêté du 19/07/05)

1. Les navires qui, en application de l'article 213-4.02, sont soumis aux dispositions du présent chapitre font l'objet des visites spécifiées ci-après :

.1 Avant la mise en service d'un navire ou avant que le certificat prescrit par l'article 213-4.05 du présent chapitre ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale, qui doit comprendre une inspection complète de la structure du navire, de son équipement, de ses systèmes, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions du présent chapitre. Cette visite doit permettre de s'assurer que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont intégralement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.2 Une visite de renouvellement, aux intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans, sauf lorsque les dispositions des paragraphes 2, 5, 6 ou 7 de l'article 213-4.08 du présent chapitre sont applicables. La visite de renouvellement doit permettre de s'assurer que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont intégralement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

.3 Une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 4.3 du présent article, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent chapitre.

2. Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables du présent chapitre.

3. Les visites des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent chapitre, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité. Toutefois l'Autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cette fin, soit à des organismes reconnus par elle.

4. Toute Autorité qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites comme prévu au paragraphe 3.1 du présent article doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :

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

L'Autorité doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée afin qu'elle les diffuse aux Parties à la Convention MARPOL 73/78 pour l'information de leurs fonctionnaires.

5. Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré et l'Autorité doit être informée immédiatement ; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le Gouvernement de l'État du port intéressé doit 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 du présent article. Le cas échéant, le Gouvernement de l'État du port intéressé doit prendre les mesures voulues pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans danger excessif pour le milieu marin.

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

7. L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux dispositions de la Convention MARPOL 73/78 de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin.

8. Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1 du présent article, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des installations ne doit être apporté sans l'accord de l'Autorité à la structure, au matériel d'armement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux faisant l'objet de la visite.

9. Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article. 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'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Article 213-4.05 : Délivrance des certificats ou apposition d'un visa

1. Un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées est délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-4.04 du présent chapitre, à tout navire qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention MARPOL 73/78.

Dans le cas des navires existants, cette prescription s'applique cinq ans après l'entrée en vigueur du présent chapitre.

2. Ce certificat est délivré ou visé, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme ⁽¹⁾ dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du certificat.

⁽¹⁾ Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19)

Article 213-4.06 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement

1. Le Gouvernement d'une Partie à la Convention MARPOL 73/78 peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire ; s'il estime que les dispositions du présent chapitre sont observées, il délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa sur le certificat du navire ou en autorise l'apposition, conformément au présent chapitre.
2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a demandé la visite.
3. Un certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête de l'Autorité ; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 213-4.05 du présent chapitre.
4. Il n'est pas délivré de certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention MARPOL 73/78.

Article 213-4.07 : Forme des certificat

(Modifié par arrêté du 19/07/05)

Le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées doit être au moins en anglais ou en français. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Article 213-4.08 : Durée et validité du certificat

(Modifié par arrêté du 19/07/05)

1. Le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.
 - 2.1. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 du présent article, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - 2.2. Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - 2.3. Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
3. Si un certificat a été délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1 du présent article.
4. Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut être délivré ou fourni au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Autorité peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période ne dépassant pas de cinq mois la date d'expiration.
5. Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Autorité peut proroger la validité du certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne dépasse pas de plus de cinq ans la date d'expiration du certificat existant avant sa prorogation.

6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes du présent article, peut être prorogé par l'Autorité pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne dépasse pas de plus de cinq ans la date d'expiration du certificat existant avant sa prorogation.

7. Dans certains cas particuliers, déterminés par l'Autorité, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, comme prévu aux paragraphes 2.2, 5 ou 6 du présent article. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne dépasse pas de plus de cinq ans la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8. Un certificat délivré en vertu de l'article 213-4.05 ou de l'article 213-4.06 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- .1 Si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés au paragraphe 1 de l'article 213-4.04 du présent chapitre ;
- .2 Si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. 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 7 et 8 de l'article 213-4.04 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 le pavillon adresse dès que possible à l'Autorité des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

PARTIE 3 : EQUIPEMENT ET CONTROLE DES REJETS

Article 213-4.09 : Systèmes de traitement des eaux usées

(Modifié par arrêté du 19/07/05 et du 16/12/12)

1. Les navires qui, en application de l'article 213-4.02, sont soumis aux dispositions du présent chapitre doivent être équipés de l'un des systèmes de traitement des eaux usées suivants :

- .1 Une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé par l'Autorité compte tenu des normes et des méthodes d'essai mises élaborées par l'Organisation ⁷ ;
- .2 Un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées approuvé par l'Autorité ; un tel dispositif doit être pourvu de moyens jugés satisfaisants par l'Autorité pour le stockage provisoire des eaux usées lorsque le navire se trouve à moins de trois milles marins de la terre la plus proche ;
- .3 Une citerne de stockage d'une capacité jugée satisfaisante par l'Autorité pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu des conditions d'exploitation du navire, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être construite d'une façon jugée satisfaisante par l'Autorité et doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité du contenu.

2. Par dérogation au paragraphe 1, tout navire à passagers qui, en vertu de l'article 214-4.2, est tenu de satisfaire aux dispositions du présent chapitre et auquel l'article 213-4.11.3 s'applique lorsqu'il se trouve dans une zone spéciale doit être équipé de l'un des systèmes de traitement des eaux usées suivants :

- .1 une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé, compte tenu des normes et des méthodes d'essai élaborées par l'Organisation;⁸ ou

⁷ Se reporter aux Spécifications internationales concernant les normes relatives aux effluents et les directives sur les essais de fonctionnement des installations de traitement des eaux usées, que l'OMI a adoptées par la résolution MEPC.2(VI) et pour les matériels installés le 1er janvier 2010 ou après cette date par la résolution MEPC 159(55).

⁸ Se reporter :

- Pour les matériels installés avant le 1er janvier 2010 à la Recommandation sur les normes internationales relatives aux effluents et les directives sur les essais de fonctionnement des installations de traitement des eaux usées, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.2(VI) ; ou

.2 une citerne de stockage d'une capacité jugée satisfaisante par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu de l'exploitation du navire, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être construite d'une façon jugée satisfaisante par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée et doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité qu'elle contient.

Article 213-4.10 : Raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet

(Modifié par arrêté du 19/07/05)

1. Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet du navire, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant les dimensions données dans le tableau suivant :

Dimensions normalisées des brides des raccords de jonction des tuyautages de rejet

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	210 mm
Diamètre intérieur	Suivant le diamètre extérieur du tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	170 mm
Fentes dans la bride	4 trous de 18 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente d'une largeur de 18 mm jusqu'au bord extérieur de la bride
Épaisseur de la bride	16 mm
Boulons : Quantité, diamètre	4 de chaque, de 16 mm de diamètre et d'une longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre intérieur allant jusqu'à 100 mm et doit être en acier ou dans un autre matériau équivalent comportant une surface plane ; la bride et le joint approprié doivent être conçus pour une pression de service de 600 kPa	

Pour les navires dont le creux sur quille est égal ou inférieur à 5 m, le diamètre intérieur du raccord de jonction peut être de 38 mm.

2. Pour les navires qui effectuent des transports spéciaux, tels que les transbordeurs à passagers, le tuyautage de rejet du navire peut être pourvu d'un raccord de jonction jugé acceptable par l'Autorité, tel qu'un manchon à emboîtement rapide.

Article 213-4.11 : Rejet des eaux usées

(Arrêtés des 24/11/08, 29/01/09 et du 16/12/12)

A. Rejet des eaux usées en provenance de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et rejet d'eaux usées en provenance de navires à passagers en dehors des zones spéciales

1 Sous réserve des dispositions de l'article 213-4.3 du présent chapitre, le rejet des eaux usées à la mer est interdit, à moins que les conditions suivantes soient remplies :

- Pour les matériels installés après le 1er janvier 2010 et avant le 1^{er} janvier 2016 : aux Directives révisées sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance des installations de traitement des eaux usées, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.159(55) ; ou
- Pour les matériels installés après le 1^{er} janvier 2016 : aux Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.227(64)

.1 le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé conformément à l'article 213-4.9.1.2 du présent chapitre à une distance de plus de 3 milles marins de la terre la plus proche, ou des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage ou les eaux usées provenant d'espaces contenant des animaux vivants doit s'effectuer, non pas instantanément, mais à un débit modéré alors que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 noeuds; le taux de rejet doit être approuvé par la commission d'étude compétente, ou la société de classification habilitée compte tenu des normes élaborées par l'Organisation⁹; ou

.2 le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée comme étant conforme aux normes d'exploitation mentionnées à l'article 213-4.9.1.1 du présent chapitre et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration des eaux environnantes.

2 Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux navires exploités dans les eaux relevant de la juridiction d'un État ni aux navires de passage en provenance d'autres États tant qu'ils se trouvent dans ces eaux et rejettent leurs eaux usées conformément aux prescriptions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet État.

B Rejet des eaux usées des navires à passagers dans une zone spéciale

3 Sous réserve des dispositions de l'article 213-4.3, le rejet des eaux usées provenant d'un navire à passagers est interdit à l'intérieur d'une zone spéciale¹⁰ :

1. dans le cas des navires à passagers neufs, à une date déterminée par l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 213-4.13.2 mais en aucun cas antérieure au 1^{er} juin 2019; et
2. dans le cas des navires à passagers existants, à une date déterminée par l'Organisation conformément aux dispositions de l'article 213-4.13.2 mais en aucun cas antérieure au 1^{er} juin 2021,

sauf si les conditions suivantes sont remplies :

le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée qui a été agréée par l'Autorité comme satisfaisant aux normes d'exploitation mentionnées à l'article 213-4.9.2.1 et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration de l'eau environnante.

C Prescriptions générales

4 Lorsque les eaux usées sont mélangées à des déchets ou eaux résiduaires visés par d'autres chapitres de la présente division, il doit être satisfait aux prescriptions de ces chapitres en plus des prescriptions du présent chapitre.

⁹ Se reporter à la Recommandation sur les normes relatives au taux de rejet d'eaux usées non traitées provenant des navires, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptée par la résolution MEPC.157(55).

¹⁰ Se reporter à la date à laquelle la règle 11.3 de l'Annexe IV de MARPOL prend effet à l'égard de la zone spéciale de la mer Baltique, arrêtée par la résolution MEPC.275(69).

PARTIE 4 : INSTALLATIONS DE RECEPTION

Article 213-4.12 : Installations de réception

Sans objet

Article 213-4.12 bis : Installations de réception destinées aux navires à passagers dans les zones spéciales

(Arrêté du 16/12/12)

- .1 Chaque Partie dont le littoral longe une zone spéciale s'engage à garantir que :
- .1 des installations de réception des eaux usées sont mises en place dans les ports et terminaux qui se trouvent dans une zone spéciale et qui sont utilisés par des navires à passagers;
 - .2 ces installations sont aptes à répondre aux besoins de ces navires à passagers; et
 - .3 ces installations sont exploitées de façon à ne pas causer de retard excessif à ces navires passagers.
- .2 Les gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application du paragraphe .1 du présent article. Dès réception d'un nombre suffisant de notifications conformes au paragraphe .1, l'Organisation fixe la date à compter de laquelle les prescriptions de l'article 213-4.11.3 prennent effet à l'égard de la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, au moins 12 mois à l'avance, la date ainsi fixée. En attendant que la date soit fixée, les navires qui se trouvent dans la zone spéciale doivent se conformer aux prescriptions de l'article 213-4.11.1 du présent chapitre.

A ce jour l'Organisation Maritime Internationale n'a pas notifiée la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 213-4.11.3

PARTIE 5 : CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT

(Créée par arrêté du 06/09/07)

Article 213-4.13 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port ¹¹

- 1 Un navire qui se trouve dans un port ou dans un terminal au large sous souveraineté française est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par l'administration en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il y a des raisons précises de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les eaux usées.
- 2 Dans les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article, l'administration prend les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.
- 3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port qui sont prévues à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78 s'appliquent dans le cas du présent article.
- 4 Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la Convention MARPOL 73/78.

¹¹ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19), telle que modifiée par la résolution A.882(21) ; voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-651F.

PARTIE 6 – VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE ANNEXE

Article 213-4.15 : Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-4.16 : Vérification de la conformité

- 1 Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.
- 2 Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'exécution du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation¹².
- 3 Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation⁹.
- 4 L'audit de chaque Partie doit :
 - .1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation⁹; et
 - .2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation⁹.

PARTIE 7 : RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITES DANS LES EAUX POLAIRES

Règle 17 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1 Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
 1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
 2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.
- 2 Zone de l'Antarctique désigne la zone maritime située au sud du parallèle 60° S.

¹² Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

- 3 Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60ème degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60e parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60ème degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60e parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.
- 4 Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 18 – Application et prescriptions

- 1 Le présent chapitre s'applique à tous les navires exploités dans les eaux polaires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par la présente Annexe.
- 2 Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe."

CHAPITRE 213-5 : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES¹³

PARTIE 1 – GENERALITES

Article 213-5.01 : Définitions

(arrêté du 16/12/12)

Aux fins du présent chapitre :

- 1 **Carcasses d'animaux** désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage.
- 2 **Résidus de cargaison** désigne les restes de cargaisons qui ne sont pas visés par d'autres chapitres de la présente division et qui subsistent sur le pont ou dans les cales après le chargement ou le déchargement, y compris ceux qui ont débordé ou été déversés au cours du chargement et du déchargement, qu'ils soient à l'état sec ou humide ou entraînés dans les eaux de lavage, mais à l'exclusion des poussières produites par la cargaison qui restent sur le pont après balayage ou des poussières restant sur les surfaces extérieures du navire.
- 3 **Huile à friture** désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés.
- 4 **Déchets domestiques** désigne tous les types de déchets non visés par d'autres chapitres qui sont produits dans les locaux d'habitation à bord du navire. Les déchets domestiques ne comprennent pas les eaux grises.
- 5 **En route** signifie que le navire fait route en mer en suivant une ou des routes, qui peuvent s'écarter de la route directe la plus courte, de manière que, dans la mesure où les besoins de la navigation le permettent, tout rejet puisse se disperser sur une zone de la mer aussi étendue qu'il est raisonnablement possible dans la pratique.
- 6 **Appareils de pêche** désigne tout dispositif ou partie de dispositif ou toute combinaison d'objets qui peuvent être placés sur l'eau ou dans l'eau ou bien sur le fond de la mer dans le but de capturer des organismes d'eau douce ou d'eau salée ou de les maîtriser en vue de les capturer ou de les récolter par la suite.
- 7 **Plates-formes fixes ou flottantes** désigne les structures fixes ou flottantes situées en mer qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers.
- 8 **Déchets alimentaires** désigne toutes substances alimentaires avariées ou intactes et comprend les fruits, légumes, produits laitiers, volaille, viande et détritiques alimentaires produits à bord du navire.
- 9 **Ordures** désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareils de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres chapitres de la présente division. Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.
- 10 **Cendres d'incinération** désigne les cendres et scories provenant d'incinérateurs de bord utilisés pour l'incinération des ordures.

¹³ Se reporter aux Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL que l'Organisation a adoptés le 7 juillet 2017 par la résolution MEPC.295(71).

11 **Terre la plus proche.** L'expression "à partir de la terre la plus proche" signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; toutefois, aux fins du présent chapitre, l'expression "à partir de la terre la plus proche" de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00' S et de longitude 142°08' E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10°35' S et de longitude 141°55' E puis les points suivants :

latitude 10°00' S et longitude 142°00' E

latitude 09°10' S et longitude 143°52' E

latitude 09°00' S et longitude 144°30' E

latitude 10°41' S et longitude 145°00' E

latitude 13°00' S et longitude 145°00' E

latitude 15°00' S et longitude 146°00' E

latitude 17°30' S et longitude 147°00' E

latitude 21°00' S et longitude 152°55' E

latitude 24°30' S et longitude 154°00' E

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

12 **Déchets d'exploitation** désigne tous les déchets solides (y compris les boues) non visés par d'autres chapitres qui sont recueillis à bord pendant les opérations normales d'entretien ou autres opérations du navire ou qui sont utilisés pour arrimer et manutentionner la cargaison. Les déchets d'exploitation comprennent aussi les agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison et des surfaces extérieures, mais non les eaux grises, les eaux de cale ou d'autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

13 **Matière plastique** désigne un matériau solide qui contient comme ingrédient de base un ou plusieurs polymères de masse moléculaire élevée et qui est mis en forme, soit lors de la production des polymères, soit lors de la transformation, à chaud et/ou sous pression, en un produit fini. Les matières plastiques possèdent toute une gamme de propriétés physiques allant de dures et friables à molles et élastiques. Aux fins du présent chapitre, "toutes les matières plastiques" désigne toutes les ordures qui sont ou comprennent des matières plastiques sous une forme ou sous une autre, y compris les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendre de matières plastiques incinérées.

14 **Zone spéciale** désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures.

Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la zone des Golfes, la zone de la mer du Nord, la zone de l'Antarctique et la région des Caraïbes, qui sont définies comme suit :

.1 par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36' W;

.2 par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57°44',8 N);

.3 par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N;

.4 par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28',5 N, 43°19',6 E) et Husn Murad (12°40',4 N, 43°30',2 E);

.5 par zone des Golfes, on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30' N, 59°48' E) et Ras Al Fasteh (25°04' N, 61°25' E);

.6 par zone de la mer du Nord, on entend la mer du Nord proprement dite et les mers qu'elle comprend, limitée comme suit :

.1 la mer du Nord au sud de la latitude 62° N et à l'est de la longitude 4° W;

.2 le Skagerrak, dont la limite méridionale est déterminée à l'est du parallèle de Skagen par la latitude 57°44',8 N; et

.3 la Manche et ses abords à l'est de la longitude 5° W et au nord de la latitude 48°30' N;

.7 par zone de l'Antarctique, on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60° S;

.8 par région des Caraïbes, on entend le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes proprement dits, avec les baies et les mers qu'ils comprennent, ainsi que la partie de l'océan Atlantique située à l'intérieur des limites constituées par le parallèle 30° N depuis la Floride vers l'est jusqu'au méridien 77°30' W, puis par une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 20° N et du méridien 59° W, une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 7°20' N et du méridien 50° W et une loxodromie vers le sud-ouest jusqu'à la limite orientale de la Guyane française.

15 **Audit** désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

16 **Programme d'audit** désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation* a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation¹⁴.

17 **Code d'application** désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

18 **Norme d'audit** désigne le Code d'application.

Article 213-5.02 : Champ d'application

(arrêté du 16/12/12)

Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires.

Article 213-5.03 : Interdiction générale de rejeter des ordures dans la mer

(arrêté du 16/12/12)

1 Est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les ordures, sauf dans les cas prévus dans les articles 213-5.04, 05, 06 et 07 du présent chapitre et de la section 5.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire, tel que défini à la règle 13.1 du présent chapitre.

2 Sauf dans les cas prévus à l'article 213-5.07 du présent chapitre, est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les matières plastiques, y compris mais sans s'y limiter les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées.

3 Sauf dans les cas prévus à l'article 213-5.07 du présent chapitre, est interdite l'évacuation dans la mer de l'huile à friture.

Article 213-5.04 : Évacuation des ordures hors des zones spéciales

(arrêté du 16/12/12)

1. L'évacuation des ordures ci-après dans la mer hors des zones spéciales est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de :

.1 3 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Ces déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25mm ;

.2 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui n'ont pas été traités de la manière indiquée à l'alinéa .1 ci-dessus ;

¹⁴ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

.3 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés complètement à l'aide des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement.

Ces résidus de cargaison ne doivent contenir aucune substance classée comme nuisible pour le milieu marin, selon les critères énoncés dans l'annexe I du présent chapitre.

.4 En ce qui concerne les carcasses d'animaux, l'évacuation à la mer doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2. Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison, du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais ces substances ne doivent pas être nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
3. Les cargaisons solides en vrac, telles que définies à la règle VI/1-1.2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, autres que les grains doivent être classées conformément à l'annexe I du présent chapitre et l'expéditeur doit déclarer si elles sont nuisibles ou non pour le milieu marin.¹⁵
4. Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

Article 213-5.05 : Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes

(arrêté du 16/12/12)

1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, est interdite l'évacuation dans la mer des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 m de ces plates-formes.

2 Les déchets alimentaires en provenance des plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 m de ces plates-formes peuvent être évacués dans la mer uniquement s'ils sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25mm.

Article 213-5.06 : Évacuation des ordures dans les zones spéciales

(arrêté du 16/12/12)

- 1 À l'intérieur des zones spéciales, l'évacuation dans la mer des ordures ci-après est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et dans les conditions ci-après :
 1. Évacuation dans la mer des déchets alimentaires aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche. Les déchets alimentaires doivent être broyés ou concassés et doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.
Les déchets alimentaires ne doivent être contaminés par aucun autre type d'ordures. L'évacuation de produits avicoles introduits, y compris toute volaille ou partie de volaille, est interdite dans la zone de l'Antarctique, à moins qu'ils n'aient été traités pour les stériliser.
 2. Évacuation de résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement, si toutes les conditions suivantes sont remplies :
 - 1 les résidus de cargaison présents dans les eaux de lavage des cales ne contiennent pas de substance classée comme nuisible pour le milieu marin selon les critères énoncés dans l'annexe I du présent chapitre ;

¹⁵ Pour les navires effectuant des voyages internationaux, se reporter à la section 4.2.3 du Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) ; pour les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, d'autres moyens de déclaration déterminés par l'Administration peuvent être utilisés.

- 2 Les cargaisons solides en vrac, telles que définies à la règle VI/1-1.2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, autres que les grains doivent être classées conformément à l'appendice I de la présente Annexe et l'expéditeur doit déclarer si elles sont nuisibles ou non pour le milieu marin¹⁵ ;
 - 3 les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales ne contiennent pas de substance classée comme nuisible pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ;
 - 4 le port de départ et le port suivant de destination se trouvent à l'intérieur de la zone spéciale et le navire ne sortira pas de cette zone entre ces deux ports;
 - 5 aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ; et
 - 6 si les conditions énoncées aux alinéas 2.1 à 2.5 du présent paragraphe ont été remplies, le rejet des eaux de lavage des cales à cargaison qui contiennent des résidus doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche mais en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre ou de la plate-forme glaciaire la plus proche.
- 2 Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais uniquement si ces substances ne sont pas nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
 - 3 Les règles ci-après s'appliquent à la zone de l'Antarctique (en plus des règles du paragraphe 1 du présent article) :
 1. chaque Partie dont les ports sont utilisés par des navires partant vers la zone de l'Antarctique ou en revenant s'engage à assurer la mise en place, dès que possible, d'installations adéquates pour la réception de toutes les ordures de tous les navires, compte tenu des besoins des navires qui les utilisent et sans leur imposer de retard excessif ;
 2. chaque Partie veille à ce que tous les navires autorisés à battre son pavillon, avant d'entrer dans la zone de l'Antarctique, ont à bord une capacité suffisante pour conserver toutes les ordures pendant qu'ils opèrent dans la zone et ont conclu des accords pour décharger ces ordures dans une installation de réception après leur départ de la zone.
 - 4 Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

Article 213-5.07 : Exceptions

(arrêté du 16/12/12)

1 Les articles 213-5.3, 4, 5 et 6 du présent chapitre et la section 5.2 du chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'appliquent pas :

- .1 au rejet d'ordures qu'effectue un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes à bord ou la sauvegarde de la vie humaine en mer; ou
- .2 à la perte accidentelle d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises, avant et après l'avarie, pour empêcher ou réduire au minimum cette perte accidentelle; ou
- .3 à la perte accidentelle d'appareils de pêche d'un navire, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises pour empêcher cette perte; ou
- 4 au rejet d'appareils de pêche qu'effectue un navire pour protéger le milieu marin ou assurer sa sécurité ou celle de son équipage.

2 Exception à l'obligation d'être en route :

L'obligation d'être en route prescrite aux articles 213-5.4 et 6 et au chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'applique pas au rejet de déchets alimentaires lorsqu'il est clair que la conservation de ces déchets alimentaires à bord du navire présente un risque sanitaire imminent pour les personnes à bord.

Article 213-5.08 : Installations de réception

(arrêté du 16/12/12)

Sans objet

Article 213-5.09 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port¹⁶

(arrêté du 16/12/12)

1 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les ordures.

2 Dans les circonstances visées au paragraphe 1 de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.

3 Les procédures relatives au contrôle par l'État du port prescrites à l'article 213-5.5 du présent chapitre s'appliquent dans le cas de la présente règle.

4 Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans le présent chapitre.

Article 213-5.10 : Affiches, plans de gestion des ordures et tenue du registre des ordures¹⁷

(arrêté du 16/12/12)

1 .1 À bord de tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 m et de toute plate-forme fixe ou flottante, il doit y avoir des affiches informant l'équipage et les passagers des prescriptions applicables des articles 213-05. 03, 04, 05 et 06 du présent chapitre et de la section 5.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire relatifs à l'évacuation des ordures.

.2 Ces affiches doivent être rédigées dans la langue de travail de l'équipage du navire et également, dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention, en anglais ou en français.

2 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes, doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre. Ce plan doit comprendre des méthodes écrites de compactage, de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord. La ou les personnes chargées d'exécuter le plan doivent également y être désignées. Un plan de ce type doit être établi sur la base des directives établies par l'Organisation¹⁸ et être rédigé dans la langue de travail de l'équipage.

3 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante doivent avoir un registre des ordures. Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle faisant l'objet de l'annexe II du présent chapitre.

¹⁶ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port que l'Organisation a adoptées par la résolution A.787(19) et modifiées par la résolution A.882(21)

¹⁷ Se reporter aux Directives pour l'établissement des plans de gestion des ordures que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.71(38); voir la circulaire MEPC/Circ.317

¹⁸ Se reporter aux Directives pour l'établissement des plans de gestion des ordures que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.71(38); voir la circulaire MEPC/Circ.317

1. Chaque opération d'évacuation ou de rejet dans la mer ou dans une installation de réception portuaire, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée rapidement dans le registre des ordures et la mention correspondante doit être signée, avec indication de la date de l'évacuation ou de l'incinération, par l'officier responsable. Chaque page du registre remplie doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées au moins en anglais, ou en français.
2. La mention portée pour chaque évacuation dans la mer conformément aux règles 4, 5, 6 ou à la section 5.2 du chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire doit comporter la date et l'heure, la position du navire (latitude et longitude), la catégorie des ordures et une estimation de la quantité (en mètres cubes) évacuée. En cas de rejet de résidus de cargaison, il faut indiquer, en plus de ce qui précède, la position du navire au début et à la fin du rejet..
3. Pour chaque incinération achevée, il faut consigner la date et l'heure de l'opération et la position du navire (latitude et longitude) au début et à la fin de l'incinération, la catégorie des ordures incinérées et une estimation de la quantité incinérée pour chaque catégorie d'ordures, en mètres cubes.
4. Pour chaque évacuation dans une installation de réception portuaire ou chaque transfert à bord d'un autre navire, il faut consigner la date et l'heure de l'évacuation ou du transfert, le nom du port, de l'installation ou du navire, la catégorie des ordures évacuées ou transférées et l'estimation de la quantité évacuée ou transférée pour chaque catégorie d'ordures, en mètres cubes.
5. Le registre des ordures doit être conservé à bord du navire ou de la plate-forme fixe ou flottante dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Il doit être conservé au moins pendant une période de deux ans à compter de la date de la dernière inscription.
6. En cas de rejet ou de perte accidentelle visé à l'article 213-5.07 du présent chapitre, doit être portée, dans le registre des ordures, ou, dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, dans le livre de bord réglementaire, une mention indiquant la date et l'heure de l'événement, le port ou la position où se trouvait le navire à ce moment-là (latitude, longitude et profondeur d'eau si elle est connue), les motifs du rejet ou de la perte, la description des objets rejetés ou perdus, la catégorie des ordures rejetées ou perdues, l'estimation de la quantité pour chaque catégorie, en mètres cubes, les précautions raisonnables qui ont été prises pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ou cette perte accidentelle et des remarques générales.

4 La commission d'étude compétente ou la société de classification habilitée peut dispenser de l'application des prescriptions relatives au registre des ordures :

1. tout navire effectuant des voyages d'une durée inférieure ou égale à une 1 heure qui est autorisé à transporter 15 personnes ou davantage ; ou
2. les plates-formes fixes ou flottantes.

5 L'autorité compétente peut inspecter le registre des ordures ou le livre de bord réglementaire de tout navire auquel le présent article s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large; elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre ou ce livre et peut exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est en cas de poursuite, admissible comme preuve des faits mentionnés dans le registre de la cargaison ou le livre de bord réglementaire. L'inspection du registre de la cargaison ou du livre de bord réglementaire et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible sans que le navire ne soit indûment retardé.

6 La perte accidentelle ou le rejet d'appareils de pêche visé par les articles 213-5.7.1.3 et 7.1.4, qui constitue une menace grave pour le milieu marin ou la navigation doit être notifié au centre de sécurité des navires compétent et, si la perte ou le rejet s'est produit dans les eaux relevant de la juridiction d'un État côtier, également à cet État.

PARTIE 2 – VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE ANNEXE

Article 213-5.11 : Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-5.12 : Vérification de la conformité

1 Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.

2 Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation¹⁹.

3 Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation¹⁹.

4 L'audit de chaque Partie doit :

.1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation¹⁹; et

.2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹⁹.

PARTIE 3 : RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITES DANS LES EAUX POLAIRES

Règle 13 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :
 1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe; et
 2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.
2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60ème degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60e parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60ème degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60e parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.
3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

¹⁹ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

Règle 14 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires auxquels s'applique la présente Annexe qui sont exploités dans les eaux polaires.
2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe.
3. Il faudrait appliquer le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil.

ANNEXE I : CRITERES POUR LA CLASSIFICATION DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC EN TANT QUE SUBSTANCES NUISIBLES POUR LE MILIEU MARIN

Aux fins de la présente Annexe, les résidus de cargaison sont considérés comme étant nuisibles pour le milieu marin si ce sont des résidus de cargaisons solides en vrac qui sont classées selon les critères du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ONU comme répondant aux paramètres suivants²⁰ :

1. Toxicité aquatique aiguë : catégorie 1 ; et/ou
2. Toxicité aquatique chronique : catégorie 1 ou 2 ; et/ou
3. Effet cancérogène²¹ : catégorie 1A ou 1B et la substance n'est pas rapidement dégradable et a un fort potentiel de bioaccumulation ; et/ou
4. Effet mutagène²¹ : catégorie 1A ou 1B et la substance n'est pas rapidement dégradable et a un fort potentiel de bioaccumulation ; et/ou
5. Toxicité pour la reproduction²¹ : catégorie 1A ou 1B et la substance n'est pas rapidement dégradable et a un fort potentiel de bioaccumulation ; et/ou
6. Toxicité pour certains organes cibles – expositions répétées²¹ : catégorie 1 et la substance n'est pas rapidement dégradable et a un fort potentiel de bioaccumulation ; et/ou
7. Cargaisons solides en vrac qui contiennent des polymères synthétiques, du caoutchouc, du plastique ou des pellets de matière plastique utilisée comme produit de base (y compris les produits déchiquetés, moulus, découpés ou macérés ou les produits similaires) ou en sont composées.

²⁰ Les critères sont fondés sur le SGH-ONU. Pour les produits spécifiques (métaux et composés métalliques inorganiques), les lignes directrices figurant aux annexes 9 et 10 du SGH-ONU, qui sont essentielles pour interpréter correctement les critères et la classification, devraient être suivies.

²¹ Produits qui sont classés en fonction de leur effet cancérogène, leur effet mutagène, leur toxicité pour la reproduction ou leur toxicité pour certains organes cibles – exposition répétée, par voie buccale et cutanée, ou sans indication sur la voie d'exposition dans la mention de danger.

ANNEXE II : MODÈLE DE REGISTRE DES ORDURES

Nom du navire : _____

Numéro ou lettres distinctifs : _____

Numéro OMI : _____

Période allant du : _____ au : _____

1 *Introduction*

Conformément à la règle 10 de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL), chaque opération d'évacuation, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée dans un registre. Ces opérations comprennent les rejets dans la mer, l'évacuation dans des installations de réception ou le transfert à bord d'autres navires, ainsi que la perte accidentelle d'ordures.

2 *Ordures et gestion des ordures*

Ordures désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareils de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres Annexes de ladite Convention.

Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.

Il faudrait également se reporter aux Directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL²² qui contiennent les renseignements pertinents.

3 *Description des ordures*

Aux fins de leur enregistrement dans les parties I et II du registre des ordures (ou du livre de bord réglementaire du navire), les ordures doivent être regroupées dans les catégories suivantes :

Partie I

- A. Matières plastiques
- B. Déchets alimentaires
- C. Déchets domestiques
- D. Huile à friture
- E. Cendres d'incinération
- F. Déchets d'exploitation
- G. Carcasse(s) d'animal(aux)
- H. Appareils de pêche
- I. E-déchets

Partie II

- J. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin)
- K. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin)

A-

²² Se reporter aux Directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78, telles que modifiées par des résolutions

4 Mentions portées dans le registre des ordures

4.1 Des mentions doivent être portées dans le registre des ordures pour chacune des opérations suivantes :

4.1.1 Évacuation d'ordures dans une installation de réception à terre²³ ou transfert à bord d'autres navires :

1. Date et heure de l'évacuation
2. Port ou installation, ou nom du navire
3. Catégories d'ordures évacuées
4. Quantité estimative évacuée, pour chaque catégorie, en mètres cubes
5. Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.2 Incinération d'ordures :

1. Date et heure du début et de la fin de l'incinération
2. Position du navire (latitude et longitude) au début et à la fin de l'incinération
3. Catégorie d'ordures incinérées
4. Quantité estimative incinérée, en mètres cubes
5. Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.3 Rejet d'ordures dans la mer effectué conformément aux règles 4, 5 ou 6 de l'Annexe V de MARPOL ou au chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire :

1. Date et heure du rejet
2. Position du navire (latitude et longitude). Note pour les rejets de résidus de cargaison : inclure la position du navire au début et à la fin du rejet
3. Catégorie d'ordures rejetées
4. Quantité estimative rejetée, pour chaque catégorie, en mètres cubes
5. Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.4 Perte ou rejet accidentel ou exceptionnel d'ordures dans la mer, y compris conformément à la règle 7 de l'Annexe V de MARPOL :

1. Date et heure de l'incident
2. Port ou position du navire au moment de l'incident (latitude, longitude et profondeur d'eau si elle est connue)
3. Catégories d'ordures rejetées ou perdues
4. Quantité estimative d'ordures de chaque catégorie, en mètres cubes
5. Cause du rejet ou de la perte et observations générales.

4.2 Quantités d'ordures

La quantité d'ordures à bord devrait être estimée en mètres cubes et si possible séparément pour chaque catégorie. Le registre des ordures fait souvent référence à la quantité estimative d'ordures. Il est reconnu que l'exactitude avec laquelle cette quantité est estimée dépend de l'interprétation qui en est donnée. Les estimations du volume d'ordures seront différentes avant et après le traitement. Certaines méthodes de traitement ne permettent pas d'évaluer le volume d'ordures, par exemple dans le cas du traitement continu des déchets alimentaires. Il faudrait tenir compte de ces facteurs lorsque l'on porte des mentions sur le registre ou lorsque l'on interprète les mentions qui y sont inscrites.

²³ Les capitaines de navires devraient obtenir de l'exploitant de l'installation de réception, laquelle comprend les barges et les camions, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité estimative d'ordures transférées. Ce reçu ou cette attestation devrait être conservé avec le registre des ordures.

FICHE DES REJETS D'ORDURES**PARTIE I Pour toutes les ordures autres que les résidus de cargaison tels que définis à la règle 1.2 (Définitions)**

(Tous les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI
---------------	-------------------------------	------------

Catégories d'ordures

A – Matières plastiques	B – Déchets alimentaires	C – Déchets domestiques
D – Huiles à friture	E – Cendres d'incinération	F – Déchets d'exploitation
G – Carcasse(s) d'animal(aux)	H – Appareaux de pêche	I – E-déchets

Rejets prévus aux termes des règles 4 (Évacuation des ordures hors des zones spéciales), 5 (Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes) et 6 (Évacuation des ordures dans les zones spéciales) de l'Annexe V de MARPOL ou du chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire

Date/ Heure	Position du navire (latitude/longitude) ou port en cas d'évacuation à terre ou nom du navire en cas de transfert à bord d'un autre navire	Catégorie	Quantité estimative évacuée		Quantité estimative incinérée (m³)	Remarques (par exemple, début et fin de l'opération, position de l'incinération, observations générales)	Attestation/ Signature
			Dans la mer (m³)	Dans une installation de réception ou transférée à bord d'un autre navire (m³)			
/							
:							
/							
:							
/							
:							

Rejet exceptionnel ou perte d'ordures aux termes de la règle 7 (Exceptions)

Date/ Heure	Port ou position du navire (latitude/longitude et profondeur d'eau si elle est connue)	Catégorie	Quantité estimative perdue ou évacuée (m³)	Remarques sur le motif du rejet ou de la perte et remarques générales (par exemple, précautions raisonnables prises pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ou cette perte accidentelle et remarques générales)	Attestation/ Signature
/					
:					
/					
:					

Signature du capitaine : _____ Date : _____

PARTIE II Pour tous les résidus de cargaison tels que définis à la règle 1.2 (Définitions)

(Navires qui transportent des cargaisons solides en vrac)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI
---------------	-------------------------------	------------

Catégories d'ordures

J – Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin)	K – Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin)
--	--

Rejets prévus aux termes des règles 4 (Évacuation des ordures hors des zones spéciales) et 6 (Évacuation des ordures dans les zones spéciales)

Date/ Heure	Position du navire (latitude/longitude) ou port en cas d'évacuation à terre	Catégorie	Quantité estimative évacuée		Position du navire au début et à la fin d rejet dans la mer	Attestation/ Signature
			Dans la mer (m ³)	Dans une installation de réception ou transférée à bord d'un autre navire (m ³)		
/						
:						
/						
:						
/						
:						

Signature du capitaine : _____ Date : _____

CHAPITRE 213-6 : REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES

PARTIE I : GENERALITES

Article 213-6.01 : Application

(modifié par arrêtés du 19/07/05, 07/08/10 et 16/12/12)

1- Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des articles 213-6.03, 05, 06, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 et 22A.

Article 213-6.02 : Définitions

(modifié par arrêtés du 27/04/06 07/08/10 et 16/12/12)

Aux fins du présent chapitre :

- 1 **Annexe** désigne l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), à jour des modifications ultérieures.
- 2 L'expression "**dont la construction se trouve à un stade équivalent**" désigne le stade auquel :
 - .1 une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
 - .2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
- 3 **Date d'anniversaire** désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- 4 **Dispositif de contrôle auxiliaire** désigne un système, une fonction ou une stratégie de contrôle qui est incorporé dans un moteur diesel marin pour protéger ce moteur et/ou son équipement auxiliaire contre des conditions d'exploitation qui risqueraient d'entraîner des dommages ou défaillances, ou qui est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur. Un dispositif de contrôle auxiliaire peut également être une stratégie ou une mesure dont il a été démontré de façon satisfaisante qu'il ne s'agissait pas d'un dispositif d'invalidation.
- 5 **Chargement continu** désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température comprise entre 850° C et 1200° C.
- 6 **Dispositif d'invalidation** désigne un dispositif qui mesure, détecte ou réagit à des variables de fonctionnement (par exemple, vitesse du moteur, température, pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou la fonction du système de contrôle des émissions de manière telle que l'efficacité de ce système est réduite dans des conditions rencontrées au cours de l'exploitation normale, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit largement prise en considération dans les méthodes d'essai appliquées pour l'homologation concernant les émissions.
- 7 **Emission** désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu du présent chapitre.
- 8 **Zone de contrôle des émissions** désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les émissions d'oxydes d'azote (Nox) ou de soufre (Sox) et les particules ou ces trois types d'émission et leurs effets préjudiciables sur la santé de l'homme et l'environnement. Les zones de contrôle des émissions sont mentionnées à la règle 13 et à la règle 14 du présent chapitre.
- 9 **Fuel-oil** désigne tout combustible livré à un navire et destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation de ce navire, y compris le gaz, les distillats marine et les combustibles résiduels.

- 10 **Jauge brute** désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 11 **Installation**, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris d'extincteurs d'incendie portatifs, d'isolants ou d'autres matériaux à bord d'un navire, mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolants ou d'autres matériaux précédemment installés, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.
- 12 **Installé** qualifie un moteur diesel marin qui est installé ou est censé être installé à bord d'un navire, y compris un moteur diesel marin auxiliaire portable, uniquement si son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du navire. Un système de ravitaillement en carburant est considéré comme intégré uniquement s'il est fixé à demeure au navire. Cette définition vise aussi un moteur diesel marin qui sert à compléter ou augmenter la puissance installée du navire et qui est censé faire partie intégrante du navire.
- 13 **Stratégie irrationnelle de contrôle des émissions** désigne toute stratégie ou toute mesure qui, lorsque le navire est exploité dans des conditions normales d'utilisation, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions pour l'abaisser à un niveau inférieur à celui qui était escompté par les méthodes d'essai applicables en matière d'émissions.
- 14 **Moteur diesel marin** désigne tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, auquel l'article 213-6.13 s'applique, y compris les systèmes compound et de suralimentation éventuellement utilisés. De plus, un moteur à gaz installé à bord d'un navire construit le 1er mars 2016 ou après cette date ou un moteur à gaz supplémentaire ou de remplacement non identique installé à cette date ou après cette date est lui aussi considéré comme un moteur diesel marin.
- 15 **Code technique sur les NOx** désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins, adopté par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997, tel que modifié par l'Organisation.
- 16 **Substance qui appauvrit la couche d'ozone** désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en.
Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :
- Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane
 - Halon 1301 Bromotrifluorométhane
 - Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2)
 - CFC-11 Trichlorofluorométhane
 - CFC-12 Dichlorodifluorométhane
 - CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane
 - CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane
 - CFC-115 Chloropentafluoréthane
- 17 **Incinération à bord** désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- 18 **Incinérateur de bord** désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- 19 **Navire construit** désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.
- 20 **Boues d'hydrocarbures** désigne les boues provenant des séparateurs de fuel-oil ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- 21 **Navire-citerne**, désigne un pétrolier tel que défini à l'article 213-1.01 ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à l'article 213-6.2.01.

Aux fins de la partie IV :

- 22 **Navire existant** désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

- 23 **Navire neuf** désigne un navire :
- 1 dont le contrat de construction est passé le 1er janvier 2013 ou après cette date; ou
 - 2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2013 après cette date; ou
 - 3 dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2015 ou après cette date.
- 24 **Transformation importante**, désigne la transformation d'un navire qui :
- 1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou
 - 2 change le type du navire; ou
 - 3 vise essentiellement, à en prolonger considérablement la vie; ou
 - 4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente division qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou
 - 5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à l'article 213-6.21 qui lui est applicable.
- 25 **Vraquier** désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention SOLAS, à l'exception des transporteurs mixtes.
- 26 **Transporteur de gaz** dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre désigne un navire de charge, autre qu'un transporteur de GNL défini au paragraphe 38 de la présente règle, construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit. .
- 27 **Porte-conteneurs** désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et sur le pont.
- 28 **Navire-citerne** dans le contexte du chapitre 4 désigne un pétrolier tel que défini à l'article 213-1.01 de la présente division ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à l'article 213-2.01 de la présente division.
- 29 **Navire pour marchandises diverses** désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.
- 30 **Transporteur de cargaisons réfrigérées** désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.
- 31 **Transporteur mixte** désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.
- 32 **Navire à passagers** désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- 33 **Navire roulier** à cargaisons (transporteur de véhicules) désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.
- 34 **Navire roulier à cargaisons** désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.
- 35 **Navire roulier à passagers** désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaisons.
- 36 **EEDI obtenu** désigne la valeur de l'EEDI obtenue par un navire donné conformément à l'article 213-6.20.
- 37 **EEDI requis** désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par l'article 213-6.21.
- 38 **Transporteur de GNL** dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre, désigne un navire de charge construit 213-235
Edition J.O 05/06/14 ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de gaz naturel liquéfié (GNL).

39 **Navire à passagers de croisière**, dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre, désigne un navire à passagers dépourvu de pont à cargaison qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers dans des cabines la nuit au cours d'un voyage en mer.

40 **Propulsion classique**, dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre, désigne une méthode de propulsion dans laquelle un moteur alternatif à combustion interne est le moteur primaire et est couplé à un arbre de propulsion soit directement soit par l'intermédiaire d'un réducteur.

41 **Propulsion non classique**, dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre, désigne une méthode de propulsion qui n'est pas une propulsion classique et inclut les systèmes de propulsion diesel-électrique, de propulsion à turbine et de propulsion hybride.

42 **Navire de charge doté d'une capacité à briser la glace**, dans le contexte de la partie 4 du présent chapitre, désigne un navire de charge conçu pour briser la glace plane de façon autonome avec une vitesse d'au moins 2 nœuds lorsque la glace plane a une épaisseur de 1,0 m ou davantage et une résistance à la déformation d'au moins 500 kPa.

43 **Navire livré le 1er septembre 2019 ou après cette date désigne un navire :**
1. dont le contrat de construction est passé le 1er septembre 2015 ou après cette date; 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 le 1er mars 2016 ou après cette date; ou
3. dont la livraison s'effectue le 1er septembre 2019 ou après cette date.

44 **Audit** désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

45 **Programme d'audit** désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation²⁴.

46 **Code d'application** désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

47 **Norme d'audit** désigne le Code d'application.

48 **Année civile** désigne la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre inclus.

49 **Compagnie** désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel que modifié.

50 **Distance parcourue** désigne la distance fond parcourue.

Article 213-6.02 bis : Définition en application de la directive 1999/32/CE modifiée ;

(arrêté du 07/08/10)

1) "**Combustible marin**" désigne tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navirebateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217 ;

2) "**Diesel marin**", tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre ;

3) "**Gas-oil marin**", tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre ;

4) "**Services réguliers**", une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale :
i) suivant un horaire publié ; ou

²⁴ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire ;

5) "Navire de guerre", un navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire ;

6) "Navires à quai", les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises ;

Les postes d'amarrages sont ceux situés dans l'enceinte administrative du port.

Les navires ancrés sont les navires au mouillage dans les eaux sous souveraineté française, dans l'attente d'un accès à une enceinte portuaire.

7) "Bateau de navigation intérieure", un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, y compris tous les bateaux munis :

i) d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans la directive 82/714/CEE ;

ii) d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin ;

8) "Mise sur le marché", la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des États membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire ;

9) "Régions ultrapériphériques", les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 299 du traité ;

10) "Méthodes de réduction des émissions", toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou tout autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables.

Article 213-6.03 : Exceptions et exemptions

(modifié par arrêtés du 27/04/06 et 07/08/10)

Généralités

1. Les articles du présent chapitre ne s'appliquent pas :

.1 à toute émission nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ; ou

.2 à toute émission résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

.2.1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions ; et

.2.2 sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Essais aux fins de la recherche sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires

2. L'Autorité peut exempter un navire de l'application de dispositions particulières du présent chapitre pour lui permettre d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires et de programmes de conception de moteurs.

Une exemption accordée en vertu de la présente règle ne doit pas dispenser un navire de la notification prescrite par l'article 213-6.22A et ne doit pas modifier le type et la portée des données à notifier en application de l'article

213-6.22A.

Une telle exemption ne peut être accordée que si l'application de dispositions spécifiques de l'Annexe ou du texte révisé du Code technique sur les NOx, 2008 risquerait de freiner la recherche nécessaire au développement de ces techniques ou de ces programmes.

Une telle exemption ne peut être accordée qu'au nombre minimum de navires nécessaire et est soumise aux conditions suivantes :

.1 dans le cas des moteurs diesel marins d'une cylindrée unitaire allant jusqu'à 30 l, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à 18 mois. Si un délai supplémentaire est nécessaire, l'Autorité qui a octroyé l'exemption peuvent la renouveler pour une période supplémentaire de 18 mois ; ou

.2 dans le cas des moteurs diesel marins ayant une cylindrée unitaire égale ou supérieure à 30 l, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à cinq ans et doit être revue périodiquement lors de chaque visite intermédiaire.

Une exemption peut être retirée à la lumière de cet examen, si la mise à l'essai n'a pas respecté les conditions d'octroi de l'exemption ou s'il est établi que la technologie ou le programme risque de ne pas contribuer efficacement à réduire et maîtriser les émissions provenant du navire.

Si l'Autorité qui procède à cet examen décide que davantage de temps est nécessaire pour mettre à l'essai une technique ou un programme particulier, l'exemption peut être renouvelée pour une période de temps supplémentaire ne dépassant pas cinq ans.

Émissions provenant des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers

3.1 Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3) b) ii) de la Convention Marpol, exemptées de l'application des dispositions du présent chapitre. Ces émissions sont notamment les suivantes :

.1 les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans toutefois s'y limiter, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement ;

.2 les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage ;

.3 les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers ; et

.4 les émissions provenant de moteurs diesel marins qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

3.2 Les prescriptions de l'article 213-6.18 ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, sous réserve de l'approbation de l'Autorité.

Article 213-6.03 bis : Exceptions générales en application de la directive 1999/32/CE modifiée

(arrêté du 07/08/10)

Conformément à la directive 2005/33/CE, les prescriptions relatives à la teneur maximale en soufre des combustibles, visées à l'article 213-6.14bis ne s'appliquent pas :

c) aux combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais ;

d) aux combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté (départements français d'outre-mer), sous réserve que :

i) les normes de qualité de l'air soient respectées ; et que

ii) les fiouls lourds ne soient pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse

e) aux combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires ;

f) sans préjudice de l'article 213-6.14 ter, aux combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 213-6.04.

Les prescriptions relatives à la teneur maximale en soufre des combustibles marins ne sont pas applicables aux Territoires français d'Outre-Mer, sous réserve du respect des alinéas d)i) et d)ii) ci-dessus.

Article 213-6.04 : Equivalences

(arrêté du 07/06/2010)

1. L'Autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution peut autoriser à bord d'un navire battant pavillon français la mise en place d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils ou d'autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, à condition qu'ils soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, y compris les normes énoncées dans les règles 213-6.13 et 213-6.14.
2. Les navires qui recourent à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées à l'article 213-6.14 bis, doivent prouver qu'ils :
 - réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues, selon les valeurs déterminées à l'[annexe 213-6.A11](#) ;
 - répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'[annexe 213-6.A12](#) ;
 - ne nuisent ni ne portent atteinte à l'environnement, à la santé de l'homme, aux biens ou à ses ressources.
3. Les systèmes de production électrique à quai constituent une mesure alternative visant à réduire les émissions.

PARTIE II : VISITES, DELIVRANCE DES CERTIFICATS ET MESURES DE CONTROLE

Article 213-6.05 : Visites

(arrêtés des 27/04/06, 03/04/09, 07/08/10 et 16/12/12)

1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doit, aux fins de garantir le respect des dispositions de la partie III du présent chapitre, être soumis aux visites spécifiées ci-après :

- 1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par l'article 213-6.06 du présent chapitre ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III;
- 2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque l'article 213-6.9.2, 213-6.9.5, 213-6.9.6 ou 213-6.9.7 du présent chapitre, s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III;
- 3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la partie III et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre.
- 4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 du présent article, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 5 du présent article et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le Certificat IAPP délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre ; et
- 5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 5 du présent article ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la partie III.

2 Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la partie III

3 Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent chapitre, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité.

- 1 Toutefois, l'Autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives adoptées par l'OMI(3).
- 2 La visite des moteurs diesel marins et et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de l'article 213-6.13 du présent chapitre doit être effectuée conformément au texte révisé du Code technique sur les NOx, 2008.

(3) Se reporter aux directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'OMI a adoptées par la résolution A.739(18), et aux spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'OMI a adoptées par la résolution A.789(19).

- 3 Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Autorité. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit 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 du présent article.
- 4 Dans tous les cas, l'Autorité doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

4 Tout navire auquel s'applique la partie IV doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'OMI :

1 une visite initiale avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions de la partie IV et que le SEEMP prescrit par l'article 213-06.22 se trouve à bord ;

2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, après la transformation importante d'un navire neuf auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de l'article 213-06.21, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions du paragraphe 23 de l'article 213-06.2 ;

3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire.

Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de l'article 213-06.21, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante, ou, en l'absence d'un contrat, à la date du début de la transformation.

La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par l'article 213-06.22 se trouve à bord et, dans le cas d'un navire auquel s'applique l'article 213-6.22A, que le SEEMP a été dûment révisé pour rendre compte d'une transformation importante lorsque celle-ci a une incidence sur la méthode de collecte des données et/ou les procédures de notification ;

4 Pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à l'article 213-06.22, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement prévues au paragraphe 1, quelle que soit celle qui intervient en premier, le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date ; et

5 l'Administration s'assure que pour chaque navire auquel s'applique l'article 213-6.22A, le SEEMP est conforme aux dispositions de la règle 213-6.22.2 du présent chapitre.

Elle s'en assure avant de procéder à la collecte des données prescrite par l'article 213-6.22A du présent chapitre afin de garantir que la méthode et les procédures seront en place avant le début de la première période de notification.

Une confirmation de la conformité est fournie au navire et doit être conservée à bord.

5 Le matériel doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions du présent chapitre et aucun changement ne doit être apporté au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Autorité. Le simple remplacement de ce matériel et de ces équipements par un matériel et des équipements conformes aux dispositions du présent chapitre est autorisé ; et

6 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité du matériel visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Autorité, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

Article 213-6.06 : Délivrance des certificats et déclarations de conformité relative à la notification de la consommation de fuel-oil ou apposition d'un visa

(modifiés par arrêtés du 27/04/06, 07/08/10 et 16/12/12)

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

1 Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-6.05 du présent chapitre :

1. à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties ; et
2. aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties.

2 Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur du chapitre 6 de la présente division à l'égard de l'Administration de ce navire, conformément au paragraphe 1 du présent article, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date

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

4 Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 213-06.5, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.

5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par une société de classification habilitée.

Déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil

6 Après avoir reçu les données notifiées en application de la règle 213-6.22A.3 du présent chapitre, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci²⁵ détermine si les données communiquées sont conformes aux dispositions de l'article 213-6.22A du présent chapitre et, dans l'affirmative, délivre au navire une déclaration de conformité relative à la consommation de fuel-oil au plus tard cinq mois après le début de l'année civile.

Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

7 Après avoir reçu les données notifiées en application des règles 213-6.22A.4, 213-6.22A.5 ou 213-6.22A.6 du présent chapitre, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci²⁵ détermine rapidement si les données ont été communiquées conformément aux dispositions de l'article 213-6.22A et, dans l'affirmative, délivre à ce moment-là au navire une déclaration de conformité relative à la consommation de fuel-oil.

Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de cette déclaration de conformité.

Article 213-6.07 : Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement

(modifiés par arrêté du 27/04/06, 07/08/10, et 16/12/12)

- 1 Une Partie peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions applicables de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou un Certificat international relatif au rendement énergétique ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur ces certificats du navire, conformément au présent chapitre.

²⁵ Se reporter :

- aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation,
- et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation

- 2 Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.
- 3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la requête de l'Autorité ; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 213-6.06 du présent chapitre.
- 4 Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ni de Certificat international relatif au rendement énergétique à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie.

Article 213-6.08 : Présentation du Certificat et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil

(modifié par arrêté du 27/04/06 et 16/12/12)

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère :

1 Le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi conformément au modèle qui figure à l'[annexe 213-6.A.1](#) du présent chapitre et doit être rédigé en anglais et en français, au moins. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Certificat international relatif au rendement énergétique :

2 Le Certificat international relatif au rendement énergétique doit être rédigé en anglais et en français.

Déclaration de conformité – Notification de la consommation du fuel-oil

3 La déclaration de conformité établie en application des règles [213-6.06.6](#) et [213-6.06.7](#) du présent chapitre est établie conformément au modèle qui figure à l'[annexe 10](#) du présent chapitre et est rédigée en français et en anglais. C'est la version française qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

Article 213-6.09 : Durée et validité du certificat et déclarations de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil

(modifié par arrêtés du 27/04/06, 07/08/10, et 16/12/12)

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

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

2 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 du présent article :

- .1 lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
- .2 lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant ; et
- .3 lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Autorité peut proroger la validité de ce certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 du présent article, à condition que les visites spécifiées aux paragraphes 1.3 et 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

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

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

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

7 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Autorité, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, comme cela est prescrit au paragraphe 2.1, 5 ou 6 du présent article. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8 Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à l'article 213-6.05 du présent chapitre :

1. la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée ;
2. la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à l'article 213-6.05 du présent chapitre doit être achevée aux intervalles prescrits par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;
3. la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits à l'article 213-6.05 du présent chapitre ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

1. si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 213-6.05.1 du présent chapitre ;
2. si les visas prévus au paragraphe 1.3 ou au paragraphe 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou
3. si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 4 de l'article 213-6.05 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 le pavillon doit adresser, dès que possible, à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Certificat international relatif au rendement énergétique

10 Le Certificat international relatif au rendement énergétique reste valable tout au long de la durée de vie du navire sous réserve des dispositions du paragraphe 11 ci-dessous.

11 Un certificat international relatif au rendement énergétique délivré en vertu du présent chapitre 213-06 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- 1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante ; ou
- 2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la partie 4. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Administration, dès que possible, des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

Déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil

12 La déclaration de conformité établie en application de la règle 213-6.06.6 du présent chapitre est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée et durant les cinq premiers mois de l'année civile suivante.

La déclaration de conformité établie en application de la règle 213-6.06.7 du présent chapitre est valable pendant toute l'année civile au cours de laquelle elle est délivrée, pendant toute l'année civile suivante et pendant les cinq premiers mois de l'année civile qui suit.

Toutes les déclarations de conformité doivent être conservées à bord du navire au moins pendant leur durée de validité.

Article 213-6.10 : Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port

(modifié par arrêté du 27/04/06, et 16/12/12)

- 5 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie au Protocole de 1997 est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par le présent chapitre, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.
- 6 Dans les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions du présent chapitre.
- 7 Les procédures relatives au contrôle des navires par l'État du port qui sont prescrites à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78 doivent s'appliquer dans le cas du présent article.
- 8 Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la Convention MARPOL 73/78.
- 9 Dans le contexte de la partie IV, toute inspection par l'État du port doit se limiter à vérifier, lorsqu'il y a lieu, qu'une déclaration de conformité attestant la notification de la consommation de fuel-oil et un certificat international relatif au rendement énergétique en cours de validité se trouvent à bord, conformément à l'article 213-6.05 de la présente division.
- 5bis *Conformément à la directive 2005/33/CE, et dans le cadre du contrôle par l'État du port, les dispositions des paragraphes 8 à 13 de l'article 213-6.14 et du paragraphe 9) de l'article 213-6.18 du présent chapitre sont applicables en tant que de besoin.*

Article 213-6.11 : Recherche des infractions et mise en oeuvre des dispositions

(modifié par arrêté du 07/08/10)

- 10 Les Parties au Protocole de 1997 doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en oeuvre des dispositions du présent chapitre en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

- 11 Tout navire auquel s'applique le présent chapitre peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions du présent chapitre, le compte rendu doit en être communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.
- 12 Toute Partie doit fournir à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-ci. Dans toute la mesure du possible, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.
- 13 Dès réception de cette preuve, l'Autorité doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'OMI, des poursuites engagées.
- 14 Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique le présent chapitre lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction à celle-ci. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la Convention MARPOL.
- 15 La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation du présent chapitre, s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans le présent chapitre.

PARTIE III : PRESCRIPTIONS RELATIVES AU CONTROLE DES EMISSIONS PROVENANT DES NAVIRES

Article 213-6.12 : Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

(modifié par arrêté du 07/08/10)

1 Le présent article ne s'applique pas au matériel scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

2 Sous réserve des dispositions l'article 213-6.3.1, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties.

3.1 Les installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites :

1. à bord des navires construits le 19 mai 2005 ou après cette date ; ou
2. dans le cas des navires construits avant le 19 mai 2005 dont la date de livraison contractuelle de leur équipement est le 19 mai 2005 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire a été effectuée le 19 mai 2005 ou après cette date.

3.2 Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites :

1. à bord de navires construits le 1er janvier 2020 ou après cette date ; ou
2. dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2020 dont la date contractuelle de livraison de leur équipement au navire est le 1er janvier 2020 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire est effectuée le 1er janvier

2020 ou après cette date.

4 Les substances visées par le présent chapitre et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

5 Chaque navire soumis aux dispositions de l'article 213-6.6.1 doit tenir à jour une liste du matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone²⁶.

6 Chaque navire soumis aux dispositions de l'article 213-6.6.1 à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ce registre peut faire partie d'un livre de bord existant ou d'un système d'enregistrement électronique approuvé par l'Autorité.

2 Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque :

1. recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
2. réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
3. émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone :
 - .3.1 émission délibérée ; et
 - .3.2 émission involontaire ;

.4 rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre ; et

.5 approvisionnement du navire en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Date	Dispositif / Matériel	Emplacement à bord	Substance	Masse (kg)	Nature de l'opération (rechargement, entretien, émission, rejet à terre, approvisionnement)

Modèle de registre de substances qui appauvrissent la couche d'ozone

Article 213-6.13 : Oxydes d'azote (NOx)

(arrêtés des 19/07/05, 11/04/08, 03/04/09, 07/08/10 et 18/05/11)

1. Application

1.1 Le présent article s'applique :

1. à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire; et
2. à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1er janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction de l'Autorité que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente article.

1.2 Le présent article ne s'applique pas :

1. aux moteurs diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour

²⁶ Voir la section 2.1 du Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP)

faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence; ni²⁷

- 1.3 Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1.1 du présent article, l'Autorité peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel marin qui est installé à bord d'un navire construit avant le 19 mai 2005 ou tout moteur diesel marin ayant subi une transformation importante avant cette date, à condition que le navire à bord duquel le moteur est installé effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

2. Transformation importante

2.1 Aux fins de la présente règle, *transformation importante* désigne une modification subie le 1er janvier 2000 ou après cette date par un moteur diesel marin qui n'a pas encore été certifié conforme aux normes énoncées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 du présent article par laquelle :

1. le moteur est remplacé par un moteur diesel marin ou un moteur diesel marin supplémentaire est installé, ou
2. une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NOx, 2008, est apportée au moteur, ou
3. la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 % par rapport à la puissance maximale continue inscrite sur le certificat d'origine du moteur.

2.2 Dans le cas d'une transformation importante impliquant le remplacement d'un moteur diesel marin par un moteur diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur diesel marin supplémentaire, les normes de la présente règle qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible pour le moteur de remplacement de satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent chapitre (niveau III, le cas échéant), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 4 du présent chapitre (niveau II), compte tenu des directives élaborées par l'Organisation²⁸.

2.3 Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs diesel marins visés au paragraphe 2.1.1 ou 2.1.3 sont les suivantes :

1. pour les navires construits avant le 1er janvier 2000, les normes énoncées au paragraphe 3 du présent chapitre ; et
2. pour les navires construits le 1er janvier 2000 ou après cette date, les normes qui étaient en vigueur au moment où le navire a été construit.

Niveau I

3 Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date et avant le 1er janvier 2011 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

1. 17,0 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m;
2. $45.n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m;
3. 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

Niveau II

4 Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 2011 ou après cette date lorsque la quantité

²⁷ Sont exclusivement concernés les groupes de secours et les embarcations constituant la drome

²⁸ Se reporter aux Directives de 2013 prescrites par la règle 13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL en ce qui concerne les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas tenus de respecter la limite du niveau III, que le MEPC a adoptées par la résolution MEPC.230(65).

d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

1. 14,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m;
2. $44.n^{(-0,23)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m;
3. 7,7 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

Niveau III

5.1 Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, l'exploitation d'un moteur diesel marin installé à bord d'un navire dans une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle est :

1. interdite lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :
 - .1.1 3,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/min ;
 - .1.2 $9.n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/min mais inférieur à 2 000 t/min ; et
 - .1.3 2,0 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/min ;

si :

2. ce navire est construit le 1er janvier 2016 ou après cette date et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis;

si :

3. ce navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle, autre qu'une zone de contrôle des émissions décrite dans le paragraphe 5.1.2 de la présente règle, et est construit à la date d'adoption de cette zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou après cette date, ou à une date ultérieure qui peut être indiquée dans l'amendement créant cette zone de contrôle des émissions, si cette date est postérieure.

5.2 Les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle ne s'appliquent pas :

1. aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'Annexe I de la présente Convention MARPOL, inférieure à 24 m, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins ; ni
2. aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire dont la puissance nominale de propulsion combinée des moteurs diesel est inférieure à 750 kW s'il est démontré, à la satisfaction de l'Autorité, que le navire ne peut pas satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent article en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction ; ni
3. aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire construit avant le 1er janvier 2021 d'une jauge brute inférieure à 500 et d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'Annexe I de la présente Convention, égale ou supérieure à 24 mètres qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins.

5.3 Le niveau des émissions et le mode marche/arrêt des moteurs diesel marins qui sont installés à bord d'un navire auquel s'applique le paragraphe 5.1 du présent article et sont certifiés tant pour le niveau II que pour le niveau III ou sont certifiés pour le niveau II uniquement, doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration lorsque le navire entre dans une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 de la présente règle ou qu'il en sort ou lorsque le mode marche/arrêt est modifié à l'intérieur d'une telle zone, de même que la date, l'heure et la position du navire.

Zone de contrôle des émissions

6 Aux fins du présent article, les zones de contrôle des émissions sont :

1. la zone de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans

l'Annexe VII du présent chapitre;

2. la zone maritime caraïbe des États-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Annexe VII du présent chapitre; et
3. toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'[Annexe III du présent chapitre](#).

Moteurs diesel marins installés à bord de navires construits avant le 1er janvier 2000

7.1 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1.1 du présent article, un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1er janvier 2000, doit respecter les limites d'émissions énoncées à l'alinéa 7.4 du présent paragraphe, à condition que l'Administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette homologation à l'OMI. Il doit être démontré qu'il est satisfait au présent paragraphe de l'une des manières suivantes :

1. application de la méthode approuvée homologuée, confirmée par une inspection effectuée conformément à la procédure de vérification décrite spécifiée dans le dossier de méthode approuvée, et mention sur le Certificat IAPP de la présence de cette méthode approuvée; ou
2. certification du moteur, pour confirmer qu'il fonctionne dans les limites spécifiées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 du présent article, et mention appropriée de cette certification du moteur sur le Certificat IAPP du navire.

7.2 L'alinéa 7.1 s'applique au plus tard à la première visite de renouvellement effectuée 12 mois ou plus après le dépôt de la notification mentionnée à l'alinéa 7.1. Si le propriétaire d'un navire à bord duquel une méthode approuvée doit être installée peut démontrer, à la satisfaction de l'Autorité, que cette méthode approuvée n'était pas disponible dans le commerce bien qu'il ait tout fait pour se la procurer, cette méthode approuvée doit être installée à bord du navire au plus tard lors de la visite annuelle suivante à effectuer après la date à laquelle la méthode approuvée est disponible dans le commerce.

7.3 En ce qui concerne les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres installés à bord de navires construits le 1er janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1er janvier 2000, le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère délivré pour un moteur diesel marin auquel les dispositions de l'alinéa 7.1 du présent article s'appliquent doit porter une des indications suivantes :

1. qu'une méthode approuvée a été appliquée conformément au paragraphe 7.1.1 du présent article ;
2. que le moteur a été certifié conformément au paragraphe 7.1.2 du présent article ;
3. qu'aucune méthode approuvée n'est encore disponible dans le commerce, comme il est indiqué au paragraphe 7.2 du présent article ; ou
4. qu'aucune méthode approuvée n'est applicable.

7.4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin décrit à l'alinéa 7.1 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

1. 17,0 g/kWh, lorsque n est inférieur à 130 t/m;
2. $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m; et
3. 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

7.5 L'homologation d'une méthode approuvée doit se faire conformément aux dispositions du chapitre 7 du texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, et doit inclure la vérification :

1. par le concepteur du moteur diesel marin de référence auquel s'applique la méthode approuvée, que l'effet calculé de la méthode approuvée ne sera pas une réduction de la puissance nominale du moteur de plus de 1,0 %, une augmentation de la consommation de carburant de plus de 2,0 %, telle que mesurée conformément au cycle d'essai approprié décrit dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008, ou ne compromettra pas la durabilité et fiabilité du moteur; et
2. que le coût de la méthode approuvée n'est pas excessif, cela étant établi en comparant la réduction de

la quantité de NO_x que la méthode approuvée a permis d'obtenir pour satisfaire à la norme énoncée à l'alinéa 7.4 du présent paragraphe et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée.²⁹

Certification

8 Les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure à suivre pour les normes énoncées dans la présente règle sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO_x, 2008.

9 Les procédures visant à calculer les émissions de NO_x qui sont décrites dans le Code technique sur les NO_x, 2008, sont censées être représentatives des conditions normales d'exploitation du moteur. Les dispositifs d'invalidation et les stratégies irrationnelles de contrôle des émissions vont à l'encontre de cet objectif et ne sont pas autorisés. Le présent article n'empêche pas d'utiliser des dispositifs de contrôle secondaires qui permettent de protéger le moteur et/ou son matériel auxiliaire lorsque les conditions d'exploitation risqueraient d'entraîner une avarie ou une défaillance ou qui permettent de faciliter le démarrage du moteur.

Article 213-6.14 : Oxydes de soufre (SOx) et particules

(arrêtés des 27/04/06, 11/04/08, 07/08/10, 18/05/11, et 16/12/12)

Prescriptions générales

- 1 La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser les concentrations suivantes :
 - .1 4,50 % m/m avant le 1er janvier 2012;
 - .2 3,50 % m/m le 1er janvier 2012 ou après cette date; et
 - .3 0,50 % m/m le 1er janvier 2020 ou après cette date.
- 2 La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives élaborées par l'OMI³⁰.

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions

- 3 Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions sont :
 - .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie dans la règle 1.11.2 de l'Annexe I de la Convention Marpol, et la zone de la mer du Nord, telle que définie dans la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la Convention Marpol;
 - .2 la zone de l'Amérique du Nord, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Annexe VII du présent chapitre;
 - .3 la zone maritime caraïbe des États-Unis, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Annexe VII du présent chapitre; et
 - .4 toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation Maritime Internationale conformément aux critères et procédures décrits dans l'Annexe III du présent chapitre.

²⁹ Le coût d'une méthode approuvée ne doit pas être supérieur à 375 Droits de tirage spéciaux/tonne de NO_x, calculé à l'aide de la formule de calcul du rapport coût-efficacité suivante :

$$C_e = \frac{\text{Coût de la méthode approuvée} \cdot 10^6}{P(\text{kW}) \cdot 0,768 \cdot 6\,000 \text{ h/an} \cdot 5 \text{ ans} \cdot \Delta \text{NO}_x (\text{g/KWh})}$$

³⁰ Résolution MEPC.82(43), intitulée "Directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires".

4 Lorsque des navires sont exploités dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à leur bord ne doit pas dépasser les limites suivantes :

- .1 1,50 % m/m avant le 1er juillet 2010;
- .2 1,00 % m/m le 1er juillet 2010 ou après cette date; et
- .3 0,10 % m/m le 1er janvier 2015 ou après cette date.

.4 Avant le 1er janvier 2020, la teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 4 du présent article ne s'applique pas aux navires exploités dans la zone de l'Amérique du Nord ou la zone maritime caraïbe des États-Unis définie dans le paragraphe 3, construits le 1er août 2011 ou avant cette date qui sont propulsés par des chaudières de propulsion non conçues à l'origine pour fonctionner en permanence au distillat marine ou au gaz naturel.

5 La teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 1 et au paragraphe 4 du présent article doit être attestée par son fournisseur de la façon prescrite par la règle 18 du présent chapitre.

6 Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4 du présent article et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions indiquée au paragraphe 3 du présent article ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil, en prévoyant suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les fuel-oils dont la teneur en soufre dépasse la limite applicable spécifiée au paragraphe 4 du présent article avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Autorité.

7 Durant les douze premiers mois qui suivent immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du paragraphe 3 du présent article, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 du présent article et des prescriptions du paragraphe 5 du présent article dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 du présent article.³¹

Article 213-6.14 bis : Oxydes de soufre (SO_x) en application de la directive 1999/32/CE modifiée

(arrêts du 07/08/10)

Les navires naviguant dans les eaux relevant de la juridiction française doivent :

1. *Lorsqu'ils naviguent en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure à 3,50 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020.*

2. *Lorsqu'ils naviguent dans des zones de contrôle des émissions de soufre désignées conformément à la règle 14 3) de l'annexe VI de la convention MARPOL, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 1,00 % en masse jusqu'au 31 décembre 2014, puis inférieure ou égale à 0,10 % en masse à compter du 1er janvier 2015.*

3. *Pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un État membre de l'Union européenne, la teneur en soufre des combustibles utilisés en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre doit être inférieure ou égale à 1,5 % en masse, jusqu'au 31 décembre 2019. À partir du 1er janvier 2020, ils devront respecter les dispositions du paragraphe 1.*

4. *Les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiées doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse. L'équipage doit disposer de suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ. L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible doit être inscrite dans les livres de bord des navires.*

³¹ L'exemption de 12 mois prévue au paragraphe 7 s'appliquera à la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord jusqu'au 1er août 2012. L'exemption de 12 mois prévue au paragraphe 7 s'appliquera à la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe de l'Amérique du Nord jusqu'au 1er janvier 2014

5. *Le paragraphe 4. ne s'applique pas aux navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.*

Article 213-6.14 ter : Essais et utilisation de nouvelles méthodes de réduction des émissions

(arrêtés des 27/04/06 et 11/04/08)

1. *Des essais de méthodes de réduction des émissions peuvent être approuvés à bord des navires battant pavillon français. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences de l'article 213-6.14 bis n'est pas obligatoire, à condition que :*

- la le ministre chargé de la mer soit prévenu par écrit, et en informe la Commission européenne au moins six mois avant le début des essais,*
- les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois,*
- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai,*
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent chapitre,*
- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai,*
- une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos soit mise en place tout au long de la période d'essai par une structure présentant toutes les garanties d'indépendance, et*
- l'intégralité des résultats soient transmis au ministre chargé de la mer, qui en informe la Commission européenne, et soient rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.*

2. *Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un État membre sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) N° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), en tenant compte :*

- des lignes directrices élaborées par l'OMI,*
- des résultats des essais menés au titre du paragraphe 1,*
- des effets sur l'environnement, y compris les diminutions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos,*
- des possibilités de suivi et de contrôle.*

Article 213-6.15 : Composés organiques volatils

(arrêté du 07/08/10)

1 Si les émissions de COV provenant d'un navire-citerne doivent être réglementées dans le ou les ports ou le ou les terminaux relevant de la juridiction d'une Partie, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

2 Une Partie qui réglemente les émissions de COV des navires-citernes doit soumettre à l'OMI une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

3 Une Partie qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'OMI³², sont installés dans chaque port ou terminal désigné et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu aux navires.

4 L'OMI doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties aux autres Parties et aux États Membres de l'OMI, pour information.

5 Un navire-citerne auquel s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 du présent article doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'Autorité compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'OMI⁴ et doit utiliser ce système pendant le chargement des cargaisons pertinentes. Un port ou terminal qui a mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément au présent article peut accepter des navires-citernes qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en application du paragraphe 2 du présent article.

6 Un navire-citerne transportant du pétrole brut doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'Autorité. Ce plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI³³. Le plan de gestion des COV doit être propre à chaque navire et doit au moins :

- .1 donner des consignes écrites visant à réduire au minimum les émissions de COV pendant le chargement, le voyage en mer et le déchargement de la cargaison ;
- .2 tenir compte des COV supplémentaires produits par le lavage au pétrole brut ;
- .3 désigner une personne responsable de l'exécution du plan ; et
- .4 pour les navires effectuant des voyages internationaux, être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers et, si la langue du capitaine et des officiers n'est ni l'anglais, ni le français, comporter une traduction dans l'une de ces langues.

7 Le présent article s'applique aussi aux transporteurs de gaz uniquement si le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre³⁴.

Article 213-6.16 : Incinération à bord

(arrêté du 07/08/10)

1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 4 du présent article, l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

2 L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite :

- .1 résidus des cargaisons visées par les Annexes I, II ou III de la Convention MARPOL et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement ;
- .2 biphényles polychlorés (PCB);
- .3 ordures, telles que définies à l'Annexe V de la Convention MARPOL contenant plus que des traces de métaux lourds;
- .4 produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés;
- .5 boues d'épuration et boues d'hydrocarbures, ni les unes ni les autres n'étant produites à bord du navire ; et

³² Circulaire MSC/Circ.585 – Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

³³ Résolution MEPC 185(59) - Directives pour l'établissement d'un plan de gestion des COV

³⁴ Résolution MSC.30(61) "Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac", chapitre 5.

.6 résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement.

3 L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type³⁵ ont été délivrés.

4 L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports et des estuaires.

5 Aucune des dispositions du présent article :

.1 ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif, ni

.2 n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions du présent article ou à des prescriptions encore plus sévères.

6.1 Sauf dans le cas prévu à l'alinéa 6.2 du présent paragraphe, chaque incinérateur qui se trouve à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date ou chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1er janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'Annexe IV au présent chapitre. Chaque incinérateur visé par le présent alinéa doit être approuvé par l'Autorité compte tenu de la spécification normalisée applicable aux incinérateurs de bord qui a été élaborée par l'OMI³⁶; ou

6.2 L'Autorité peut exempter de l'application de l'alinéa 6.1 du présent article tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant le 19 mai 2005, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon.

7 Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif et doit expliquer comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2 de l'Annexe IV au présent chapitre.

8 Le personnel responsable de l'exploitation d'un incinérateur installé conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article doit recevoir la formation voulue pour pouvoir appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant conformément aux prescriptions du paragraphe 7 du présent article.

9 Dans le cas des incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article, la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit être régulée en permanence lorsque l'appareil est en marche. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement continu, aucun déchet ne doit y être chargé lorsque la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion est inférieure à 850°C. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion atteigne 600°C dans un délai de 5 minutes après l'allumage et qu'elle se stabilise ensuite à un niveau qui ne soit pas inférieur à 850°C.

Article 213-6.17 : Installations de réception

Sans objet

Article 213-6.18 : Disponibilité et qualité du fuel-oil

(arrêtés des 19/07/05 et 27/04/06, 11/04/08 et du 07/08/10)

Disponibilité du fuel-oil

1 Chaque Partie doit faire tout ce qui est raisonnablement possible pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils satisfaisant aux dispositions du présent chapitre et informer l'OMI de la disponibilité de fuel-oils conformes dans ses

³⁵ Certificats d'approbation par type délivrés conformément à la résolution MEPC.59(33) ou MEPC.76(40).

³⁶ Se reporter à la résolution MEPC.76(40) – Spécification normalisée des incinérateurs de bord.

ports et terminaux.

- 2.1 Si une Partie constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux fuel-oils conformes énoncées dans le présent chapitre, l'autorité compétente de cette Partie est habilitée à exiger que ce navire :
1. présente un compte rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
 2. fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du fuel-oil conforme compte tenu de son plan de voyage et que, si ce fuel-oil n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de fuel-oil conforme et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du fuel-oil conforme, il n'y en avait pas à acheter.
- 2.2 Il ne devrait pas être exigé du navire qu'il s'écarte de la route prévue ni qu'il retarde indûment son voyage aux fins de satisfaire aux dispositions.
- 2.3 Si un navire fournit les renseignements indiqués à l'alinéa 2.1 du présent paragraphe, une Partie doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes et des pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris de ne prendre aucune mesure de contrôle.
- 2.4 Un navire doit notifier à son Administration et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de fuel-oil conforme.
- 2.5 Une Partie doit notifier à l'OMI les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible.

Qualité du fuel-oil

3 Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique le présent chapitre doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

.1 sauf dans le cas prévu à l'alinéa 3.2 :

- .1.1 le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance ;
- .1.2 le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques ; et
- .1.3 le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :
 - .1.3.1 compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
 - .1.3.2 soit nuisible pour le personnel, ou
 - .1.3.3 contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère ;

.2 le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :

- .2.1 dépasser la teneur en soufre applicable indiquée à l'[article 213-6.14](#) ;
- .2.2 provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NO_x applicable spécifiée aux paragraphes 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de l'[article 213-6.13](#) ;
- .2.3 contenir des acides inorganiques ; ou
- .2.4.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines ; ou
- .2.4.2 être nuisible pour le personnel ; ou
- .2.4.3 contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

4 Le présent article ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires. Les paragraphes 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, et 9.4 du présent article ne s'appliquent pas aux combustibles gazeux tels que le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé ou le gaz de pétrole liquéfié. La teneur en soufre des combustibles gazeux livrés à un navire aux seules fins de servir à la combustion à bord de ce navire doit être attestée par le fournisseur.

5 Pour chaque navire visé par les articles 5 et 6 du présent chapitre, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'Annexe V au présent chapitre.

6 La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.

7.1 L'autorité compétente d'une Partie peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique la présent chapitre alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

7.2 Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

8.1 La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives élaborées par l'OMI³⁷. L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins douze mois à compter de la date de livraison.

Il n'est pas exigé que les échantillons soient stockés à bord du navire, dès lors qu'ils restent sous le contrôle du navire et que le fuel-oil ait été consommé. Ces échantillons peuvent être stockés à terre dans un endroit où ils peuvent être facilement accessibles.

8.2 Si une Administration exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'Annexe VI pour déterminer si le fuel-oil satisfait aux prescriptions du présent chapitre.

**Article 213-6.18 bis : Qualité et disponibilité des combustibles marins en application de la directive 1999/32/CE
modifiée**

(arrêté du 07/08/10)

1. Les opérations de changement de combustible doivent être indiquées dans les livres de bord de tout navire accédant à un port français, quel que soit son pavillon, selon les modalités définies à l'[article 213-6.17](#).

Tout navire ne satisfaisant pas aux présentes normes est tenu de présenter à l'inspecteur de la sécurité des navires :

- le compte-rendu des mesures prises en vue de respecter les dispositions du présent chapitre, et
- la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme aux présentes exigences compte tenu de son plan de voyage, et que si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources mais n'a pu s'en procurer.

Conformément au paragraphe 2.2 de l'[article 213-6.18](#), lorsqu'un navire notifie à l'État de son pavillon et l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il est dans l'impossibilité d'acheter un combustible marin conforme, aucun contrôle n'est effectué par les inspecteurs de sécurité des navires.

2. Aux fins du contrôle de la teneur en soufre des combustibles marins, telle que prescrite à l'[article 213-6.14](#), les inspecteurs de la sécurité des navires habilités au titre de l'article 25-3 du décret n°84-810 du

³⁷ Se reporter à la résolution MEPC.182(59), intitulée "Directives de 2009 pour le prélèvement d'échantillons des fuel-oils en vue de déterminer la conformité avec l'Annexe VI révisée de MARPOL".

30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, peuvent procéder en tant que de besoin à :

- l'échantillonnage et l'analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les soutes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires ;
- l'inspection des livres de bord des navires et des notes de livraison des soutes.

Les prélèvements sont effectués en quantités appropriées et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible utilisé par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents. Les échantillons ainsi prélevés sont analysés sans retard. Les conditions de prélèvement et d'analyse de ces échantillons sont définies par voie de circulaire.

Les centres de sécurité des navires consignent le nombre d'inspections effectuées à bord des navires touchant les ports français et indiquent la teneur en soufre des combustibles marins utilisés.

3. Un registre des fournisseurs locaux de combustible marin est rendu public selon les conditions prévues à l'article 7 de l'arrêté du 6 novembre 2006 relatif aux caractéristiques des fiouls soute marine

PARTIE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Article 213-6.19 : Application

(Arrêté du 16/12/12)

- 1 Les dispositions de la présente partie s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.
- 2 Les dispositions de la partie IV ne s'appliquent pas :
 - 1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec la partie IV, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
 - 2 aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques et aux plates-formes, y compris les FPSO et FSU et les installations de forage, quelle que soit leur propulsion.
- 3 Les articles 213-6.20 et 213-6.21 ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion non classiques, si ce n'est que les articles 213-6.20 et 213-6.21 s'appliquent aux navires à passagers de croisière équipés de systèmes de propulsion non classiques et aux transporteurs de GNL équipés de systèmes de propulsion classiques ou non classiques qui sont livrés le 1^{er} septembre 2019 ou après cette date, tels qu'ils sont définis au paragraphe 43 de la règle 2. Les articles 213-6.20 et 213-6.21 ne s'appliquent pas aux navires de charge dotés d'une capacité de briser la glace.
- 4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'Administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire à l'article 213-6.20 et à l'article 213-6.21.
- 5 Les dispositions du paragraphe 4 du présent article ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 :
 1. dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date; ou
 2. en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date; ou
 3. dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2019 ou après cette date ; ou
 4. dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à l'article 213-6.02.24, le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date et dans lequel l'article 213-6.05.4.2 et l'article 213-6.05.4.3 de la partie II s'appliquent.
- 6 L'Administration d'une Partie Convention MARPOL qui accepte que le paragraphe 4 soit appliqué, ou qui en suspend, en cesse ou en refuse l'application, à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'OMI, qui en informe les Parties au présent Protocole.

Article 213-6.20 : Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)

(Arrêté du 16/12/12)

- 1 L'EEDI obtenu doit être calculé pour :
- 1 chaque navire neuf ;
 - 2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante ; et
 - 3 chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle qu'il est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, qui appartient à l'une des catégories mentionnées aux paragraphes 25 à 35 et 38 et 39 de l'[article 213-06.02](#).

L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire et indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée.

L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par une société de classification habilitée dûment autorisée par elle³⁸.

- 2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

Article 213-06.21:EEDI requis

(Arrêté du 16/12/12)

- 1 Pour chaque :
- 1 navire neuf ;
 - 2 navire neuf qui a subi une transformation importante ; et
 - 3 navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle qu'il est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, qui appartient à l'une des catégories définies aux paragraphes 25 à 31, 33 à 35 et 38 à 39 de l'[article 213-06.02](#) et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEDI obtenu doit être tel que :

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = (1 - X/100) \times \text{valeur de la ligne de référence}$$

X étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 1 pour l'EEDI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

- 2 Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 21.1 avec la facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

Tableau 1 - Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI :

TYPE DE NAVIRE	TAILLE	PHASE 0 (1er janv. 2013 - 31 déc. 2014)	PHASE 1 (1er janv. 2015 - 31 déc. 2019)	PHASE 2 (1er janv. 2020 - 31 déc. 2024)	PHASE 3 (1er janv. 2025 et au-delà)
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Transporteur de gaz	10 000 tpl et plus	0	10	20	30
	2 000 - 10 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Porte- conteneurs	15 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 - 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*

³⁸ Se reporter au Code régissant les organismes reconnus (Code RO), que le MEPC a adopté par la résolution MEPC.237(65), tel qu'il pourrait être modifié.

TYPE DE NAVIRE	TAILLE	PHASE 0 (1er janv.2013 - 31 déc. 2014)	PHASE 1 (1er janv.2015 - 31 déc. 2019)	PHASE 2 (1er janv.2020 - 31 déc. 2024)	PHASE 3 (1er janv.2025 et au-delà)
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 - 15 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 - 5 000 tpl	s.o.	0-10*	0-15*	0-30*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 tpl	s.o.	0-10*	0-20*	0-30*
Transporteur de GNL***	10 000 TPL et plus	s.o.	10**	20	30
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)***	10 000 tpl et plus	s.o.	5**	20	30
Navire roulier à cargaisons***	2 000 tpl et plus	s.o.	0-5***	0-20*	30
	1 000 - 2 000 tpl	s.o.	0-5	0-20	0-30*
Navire roulier à passagers***	1 000 tpl et plus	s.o.	5**	20	30
	250 - 1 000 tpl	s.o.	0-5***	0-20*	0-30*
Navire à passagers de croisière*** équipé d'un système de propulsion non classique	85 000 jb et plus	s.o.	5*	20	30
	25 000 - 85 000 jb	s.o.	0-5***	0-20	0-30*
(*) Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au secteur de navires de petites dimensions. (**) La phase 1 débute pour ces navires le 1er septembre 2015. (***) Facteur de réduction applicable à ces navires livrés le 1er septembre 2019 ou après cette date, tels qu'ils sont définis au paragraphe 43 de la règle 2.					
Note : s.o. signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.					

3 Les valeurs de la ligne de référence doivent être calculées comme suit :

$$\text{Valeur de la ligne de référence} = a \times b - c$$

a, b et c étant les paramètres indiqués dans le tableau 2.

Tableau 2 - Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires :

Type de navire défini dans la règle 1	a	b	c
2.25 Vraquier	961.79	Port en lourd du navire	0.477
2.26 Transporteur de gaz	1 120.00	Port en lourd du navire	0.456
2.27 Navire-citerne	1 218.80	Port en lourd du navire	0.488
2.28 Porte-conteneurs	174.22	Port en lourd du navire	0.201
2.29 Navire pour marchandises diverses	107.48	Port en lourd du navire	0.216
2.30 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227.01	Port en lourd du navire	0.244
2.31 Transporteur mixte	1 219.00	Port en lourd du navire	0.488

Type de navire défini dans la règle 2	a	b	c
2.33 Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)	$(\text{tpl}/\text{jib})^{-0,7} \cdot 780,36$ si $\text{tpl}/\text{jib} < 0,3$ 1 812,63 si $\text{tpl}/\text{jib} \geq 0,3$	tpl du navire	0,471
2.34 Navire roulier à cargaisons	1 405,15	tpl du navire	0,498
2.35 Navire roulier à passagers	752,16	tpl du navire	0,381
2.38 Transporteur de GNL	2 253,7	tpl du navire	0,474
2.39 Navire à passagers de croisière équipé d'un système de propulsion non classique	170,84	jib du navire	0,214

4 Si, de par sa conception, un navire peut relever de plus d'une des définitions de types de navire indiquées au tableau 2, l'EEDI requis du navire doit être l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas).

5 Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manoeuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'OMI.

6 Au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2, l'OMI doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés dans le présent article.

7. *L'EEDI requis de la phase 0 est appliqué au navire neuf :*

- 1 *dont le contrat de construction est passé pendant la phase 0 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2019 ; ou*
- 2 *dont le contrat de construction est passé avant la phase 0 et dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2015 ou après cette date et avant le 1er janvier 2019 ; ou en l'absence d'un contrat de construction,*
- 3 *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2013 ou après cette date et avant le 1er juillet 2015 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2019 ; ou*
4. *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1er juillet 2013 et dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2015 ou après cette date et avant le 1er janvier 2019*

8 *L'EEDI requis de la phase 1 est appliqué au navire neuf :*

1. *dont le contrat de construction est passé pendant la phase 1 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2024 ; ou*
- 2 *.dont le contrat de construction est passé avant la phase 1 et dont la livraison s'effectue le 1er janvier 2019 ou après cette date et avant le 1er janvier 2024 ; ou en l'absence d'un contrat de construction,*
3. *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2015 ou après cette date et avant le 1er juillet 2020 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2024 ; ou*
4. *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1er juillet 2015 et dont la livraison s'effectue le 1er janvier 2019 ou après cette date et avant le 1er janvier 2024.*

9. *L'EEDI requis de la phase 2 est appliqué au navire neuf :*

1. *dont le contrat de construction est passé pendant la phase 2 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2029 ; ou*
2. *dont le contrat de construction est passé avant la phase 2 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2024 ou après cette date et avant le 1er janvier 2029 ; ou en l'absence d'un contrat de construction,*
3. *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2020 ou après cette date et avant le 1er juillet 2025 et dont la livraison s'effectue avant le 1er janvier 2029 ; ou*
4. *dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent avant le 1er juillet 2020 et dont la livraison s'effectue le 1er janvier 2024 ou après cette date et avant le 1er janvier 2029.*

10 *L'EEDI requis de la phase 3 est appliqué au navire neuf :*

1. dont le contrat de construction est passé pendant la phase 3 ; ou
2. en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2025 ou après cette date ; ou
3. dont la livraison s'effectue le 1er janvier 2029 ou après cette date.

Article 213-06.22 : Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)

(Arrêté du 01/10/18)

1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.

2 Le 31 décembre 2018 ou avant cette date, dans le cas d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000, le SEEMP doit contenir une description de la méthode qui sera utilisée pour recueillir les données prescrites par la règle 213-6.22A.1 du présent chapitre et des procédures qui seront suivies pour notifier ces données à l'Administration dont relève le navire. En sa qualité d'organisme dûment autorisé par cette dernière⁴⁰, la société de classification habilitée approuve l'amendement du SEEMP relatif à la collecte et à la notification des données de consommation de fuel-oil et émet une « confirmation de la conformité » en application de l'article 213-6.05 §4.5.

3 Le SEEMP doit être élaboré compte tenu des directives adoptées par l'OMI³⁹.

Article 213-06.22A : Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire

1. À compter de l'année civile 2019, chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000 doit, pour ladite année civile et pour chaque année civile ultérieure ou partie d'année civile, selon le cas, recueillir les données spécifiées à l'annexe 9 du présent chapitre conformément à la méthode décrite dans le SEEMP.
2. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 du présent article, à la fin de chaque année civile, le navire doit rassembler les données recueillies au cours de cette année civile ou d'une partie de celle-ci, selon qu'il convient.
3. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 du présent article, dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, le navire doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴⁰ la valeur totale pour chaque donnée spécifiée à l'annexe 9 du présent chapitre, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation⁴¹.
4. En cas de transfert d'un navire d'une Administration à une autre, le navire doit, le jour où le transfert a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration initiale ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴⁰ les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette Administration, telles que spécifiées à l'annexe 9 du présent chapitre, et doit fournir, à la demande préalable de l'Administration précitée, les données ventilées.
5. En cas de passage d'une compagnie à une autre, le navire doit, le jour où le chargement a lieu ou à une date qui en soit aussi proche que possible dans la pratique, notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci⁴⁰ les données totales pour la partie de l'année civile qui correspond à cette compagnie, telles que spécifiées à l'annexe 9 du présent chapitre, et doit fournir, à la demande de l'Administration dont il relève, les données ventilées.
6. En cas de passage d'une Administration à une autre et d'une compagnie à une autre simultanément, le paragraphe 4 du présent article est applicable.
7. Les données doivent être vérifiées conformément aux procédures établies par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation⁴².

³⁹ Se reporter aux Directives de 2016 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.282(70)

⁴⁰ Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation, et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19) et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation.

⁴¹ Se reporter aux Directives de 2016 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (Directives SEEMP) (résolution MEPC.282(70)).

⁴² Se reporter aux « Directives 2017 sur la vérification par l'Administration des données relatives à la consommation de fuel-oil des

8. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 du présent article, les données ventilées sur lesquelles reposent les données notifiées qui sont indiquées à l'annexe 9 du présent chapitre pour l'année civile précédente doivent être aisément accessibles pendant une période de 12 mois au moins à compter de la fin de cette année civile et doivent être communiqués à l'Administration quand elle le demande.
9. L'Administration doit s'assurer que les données indiquées à l'annexe 9 du présent chapitre qui lui ont été notifiées par ses navires immatriculés d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000 sont transférées dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé élaboré par l'Organisation, dans un délai d'un mois au plus tard après la délivrance d'une déclaration de conformité à ces navires.
10. Compte tenu des données notifiées qui auront été transmises à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, le Secrétaire général de l'Organisation présente un rapport annuel au Comité de la protection du milieu marin pour rendre compte des données recueillies, de l'état des données manquantes et de tout autre renseignement pertinent que pourrait demander le Comité.
11. Le Secrétaire général de l'Organisation tient une base de données dont le caractère anonyme est préservé afin qu'il soit impossible d'identifier un navire particulier. Les Parties peuvent avoir accès aux données anonymisées purement pour les analyser et les consulter.
12. La base de données de l'OMI sur la consommation de combustible des navires doit être mise en place et gérée par le Secrétaire général de l'Organisation conformément aux directives élaborées par l'Organisation⁴³.

Article 213-06-23 : Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

(Arrêté du 16/12/12)

Sans objet

PARTIE V – VERIFICATION DU RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA PRESENTE ANNEXE

Article 213-06-24 : Application

Les Parties utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'elles s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Annexe.

Article 213-06-25 : Vérification de la conformité

- 1) Toute Partie fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Annexe.
- 2) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit, conformément aux directives élaborées par l'Organisation⁴⁴.
- 3) Il incombe à toute Partie de faciliter la conduite de l'audit et la mise en oeuvre d'un programme de mesures visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation⁴⁴.
- 4) L'audit de chaque Partie doit :
 - .1 suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation⁴⁴ ; et
 - .2 être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation⁴⁴.

navires », que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.292(71)

⁴³ Se reporter aux « Directives 2017 sur le développement et la gestion de la base des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires », que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.293(71)

⁴⁴ Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

**ANNEXE 213-6.A.1 : MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE
PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE (CERTIFICAT IAPP)**

Annexe non reproduite

ANNEXE 213-6.A.2 : CYCLES D'ESSAI ET COEFFICIENTS DE PONDERATION (ARTICLE 213-6.13)

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après devraient être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs Diesel marins ne dépassent pas les limites d'émission de NOx spécifiées à l'article 213-6.13 du présent chapitre, au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le Code technique sur les NOx 2008.

1. Pour les moteurs marins à vitesse constante assurant la propulsion principale du navire, y compris la transmission diesel-électrique, le cycle d'essai E2 doit être appliqué.
2. Pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 doit être appliqué.
3. Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 doit être appliqué.
4. Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 doit être appliqué.
5. Pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 doit être appliqué.

Cycle d'essai pour les systèmes de "propulsion principale à vitesse constante" (y compris la transmission diesel-électrique et les installations à hélice à pas variable)

Cycle d'essai du type E2	Vitesse	100%	100%	100%	100%
	Puissance	100%	75%	50%	25%
	Coefficient de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15

Cycle d'essai pour les "moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice"

Cycle d'essai du type E3	Vitesse	100%	91%	80%	63%
	Puissance	100%	75%	50%	25%
	Coefficient de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15

Cycle d'essai pour les "moteurs auxiliaires à vitesse constante"

Cycle d'essai du type D2	Vitesse	100%	100%	100%	100%	100%
	Puissance	100%	75%	50%	25%	10%
	Coefficient de pondération	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Cycle d'essai pour les "moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable"

Cycle d'essai du type C1	Vitesse	Vitesse nominale				Vitesse intermédiaire			Ralenti
	Couple %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Coefficient de pondération	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Lorsqu'un moteur doit être certifié conformément aux dispositions de l'article 213-6.13.5.1.1, l'émission spécifique à chaque point de mode particulier ne doit pas dépasser la limite applicable d'émission de NOx de plus de 50 %, excepté dans les cas suivants :

- .1 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai D2 ;
- .2 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai C1 ;
- .3 le point de mode au ralenti dans le cycle d'essai C1.

ANNEXE 213-6.A.3

Rédaction réservée

ANNEXE 213-6.A.4 : APPROBATION PAR TYPE ET LIMITES D'EXPLOITATION DES INCINERATEURS DE BORD (ARTICLE 213-6.16)

1. Chaque incinérateur de bord décrit à l'article 213-6.16.6.1 qui se trouve à bord d'un navire doit obtenir un certificat OMI d'approbation par type. Pour obtenir un tel certificat, l'incinérateur doit être conçu et construit conformément à une norme approuvée, telle que décrite à l'article 213-6.16.6.1. Il faut soumettre chaque modèle, à l'usine ou dans un établissement d'essai agréé, à un essai de fonctionnement spécifié pour l'approbation par type, sous la responsabilité de l'Administration, en appliquant la spécification normalisée combustible/déchets ci-après pour déterminer si l'incinérateur fonctionne dans les limites spécifiées au paragraphe 2 de la présente Annexe :

Boues d'hydrocarbures composées de :	75 % de boues de fuel-oil lourd ; 5 % d'huiles de graissage usées ; et 20 % d'eau émulsifiée.
Déchets solides composés de :	50 % de déchets alimentaires 50 % d'ordures contenant approximativement : 30 % de papier, 40 % de carton, 10 % de chiffons, 20 % de matières plastiques Ce mélange aura jusqu'à 50 % d'eau et 7 % de solides incombustibles.

2. Les incinérateurs décrits à l'article 213-6.16.6.1 doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous :

Proportion de O ₂ dans la chambre de combustion :	6 - 12 %
Quantité maximale de CO dans les gaz de combustion (moyenne) :	200 mg/MJ
Nombre maximal de la suie (moyenne) :	Bacharach 3 ou Ringelman 1 (opacité de 20 %) (Un nombre de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant la mise en marche)
Éléments non brûlés dans les cendres résiduelles :	Maximum : 10 % en poids
Plage de températures des gaz à la sortie de la chambre de combustion :	850 – 1200 °C.

ANNEXE 213-6.A.5 : RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS LA NOTE DE LIVRAISON DE SOUTES (ARTICLE 213-6.18.5)

(Modifiée par arrêté du 19/01/06)

Nom et numéro OMI du navire destinataire :

Port :

Date à laquelle la livraison commence :

Nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur du fuel-oil pour moteurs marins :

Nom(s) du produit :

Quantité en tonnes métriques :

Densité à 15°C, en kg/m³ ¹:

Teneur en soufre (% m/m) ² :

Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil livré est conforme à l'alinéa applicable de l'article 213-6.14.1 ou 14.4 et de l'article 213-6.18.3.

¹ Le fuel-oil devrait être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675 :1998 ou ISO 12185 :1996

² Le fuel-oil devrait être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754 :2003.

ANNEXE 213-6.A.6 : PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU COMBUSTIBLE APPLICABLE AUX ÉCHANTILLONS DE FUEL-OIL PRESCRITS PAR L'ANNEXE VI DE MARPOL (ARTICLE 213-6.18.8.2)

(Crée par arrêté du 07/08/10)

Il faut appliquer la procédure ci-après pour déterminer si le fuel-oil livré et utilisé à bord des navires est conforme aux normes prescrites par le présent chapitre.

1 Prescriptions générales

1.1 Il faut utiliser l'échantillon représentatif de fuel-oil qui est prescrit au paragraphe 8.1 de l'article 213-6.18 (l'"échantillon MARPOL") pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil livré à un navire.

1.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, l'Administration gère la procédure de vérification.

1.3 Les laboratoires chargés de la procédure de vérification énoncée dans la présente Annexe doivent être pleinement agréés³ pour appliquer la ou des méthodes d'essai.

2 Procédure de vérification - Étape 1

2.1 L'échantillon MARPOL devrait être livré au laboratoire par l'autorité compétente.

2.2 Le laboratoire :

.1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon;

.2 confirme que le scellé apposé sur l'échantillon MARPOL est intact; et

.3 rejette tout échantillon MARPOL dont le scellé a été rompu.

2.3 Si le scellé de l'échantillon MARPOL est intact, le laboratoire entame la procédure de vérification et :

.1 s'assure que l'échantillon MARPOL est parfaitement homogénéisé;

.2 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon MARPOL; et

.3 rescelle l'échantillon MARPOL et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

2.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'appendice V. Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres "A" et "B".

.1 Si les résultats de "A" et de "B" se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.

.2 Si les résultats de "A" et de "B" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.3 ci-dessus après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

2.5 Si les résultats d'essai de "A" et de "B" sont valables, il faudrait faire la moyenne de ces deux résultats pour obtenir le résultat désigné par "X".

.1 Si le résultat de "X" est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil

³ L'agrément se fait conformément à la norme ISO 17025 ou à une norme équivalente.

est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.

.2 Si le résultat de "X" est supérieur à la limite applicable prescrite par le présent chapitre, il faudrait procéder à l'étape 2 de la procédure de vérification; toutefois, si le résultat de "X" dépasse la limite spécifiée de 0,59R (où R est la reproductibilité de la méthode d'essai), le fuel-oil est considéré comme non conforme et il n'est pas nécessaire de poursuivre les essais.

3 Procédure de vérification – Étape 2

3.1 Si l'étape 2 de la procédure de vérification s'impose en vertu du paragraphe 2.5.2 ci-dessus, l'autorité compétente envoie l'échantillon MARPOL à un deuxième laboratoire agréé.

3.2 À la réception de l'échantillon MARPOL, le laboratoire :

.1 consigne les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon dans le procès-verbal d'essai;

.2 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon MARPOL; et

.3 rescelle l'échantillon MARPOL et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

3.3 Les deux sous-échantillons devraient être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'Annexe V. Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres "C" et "D".

.1 Si les résultats de "C" et de "D" se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.

.2 Si les résultats de "C" et de "D" ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 3.1.3 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

3.4 Si les résultats de "C" et de "D" sont valables et que les résultats de "A", "B", "C" et "D" se situent dans l'intervalle de reproductibilité (R) de la méthode d'essai, le laboratoire fait la moyenne de ces résultats, qui est désignée par la lettre "Y".

.1 Si le résultat de "Y" est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par le présent chapitre, le fuel-oil est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.

.2 Si le résultat de "Y" est supérieur à la limite applicable prescrite par le présent chapitre, le fuel-oil ne satisfait pas aux normes prescrites par le présent chapitre.

3.5 Si les résultats de "A", "B", "C" et "D" ne se situent pas dans l'intervalle de reproductibilité (R) de la méthode d'essai, l'Administration peut rejeter tous les résultats des essais et, si elle le juge opportun, recommencer la procédure complète de mise à l'essai.

3.6 Les résultats de la procédure de vérification sont définitifs.

ANNEXE 213-6.A.7 : ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE L'AMÉRIQUE DU NORD (ARTICLES 213-6.13.6 ET RÈGLE 213-6.14.3)

(Créée par arrêté du 18/05/11)

.1 Les limites des zones de contrôle des émissions désignées en vertu des articles 213-6.13.6 et 14.3, autres que les zones de la mer Baltique et de la mer du Nord, sont décrites dans la présente annexe.

.2 La zone de l'Amérique du Nord comprend :

.1 la zone maritime située au large des côtes Pacifique des États-Unis et du Canada, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32°32'10" N.	117°06'11" W.
2	32°32'04" N.	117°07'29" W.
3	32°31'39" N.	117°14'20" W.
4	32°33'13" N.	117°15'50" W.
5	32°34'21" N.	117°22'01" W.
6	32°35'23" N.	117°27'53" W.
7	32°37'38" N.	117°49'34" W.
8	31°07'59" N.	118°36'21" W.
9	30°33'25" N.	121°47'29" W.
10	31°46'11" N.	123°17'22" W.
11	32°21'58" N.	123°50'44" W.
12	32°56'39" N.	124°11'47" W.
13	33°40'12" N.	124°27'15" W.
14	34°31'28" N.	125°16'52" W.
15	35°14'38" N.	125°43'23" W.
16	35°43'60" N.	126°18'53" W.
17	36°16'25" N.	126°45'30" W.
18	37°01'35" N.	127°07'18" W.
19	37°45'39" N.	127°38'02" W.
20	38°25'08" N.	127°52'60" W.
21	39°25'05" N.	128°31'23" W.
22	40°18'47" N.	128°45'46" W.
23	41°13'39" N.	128°40'22" W.
24	42°12'49" N.	129°00'38" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
25	42°47'34" N.	129°05'42" W.
26	43°26'22" N.	129°01'26" W.
27	44°24'43" N.	128°41'23" W.
28	45°30'43" N.	128°40'02" W.
29	46°11'01" N.	128°49'01" W.
30	46°33'55" N.	129°04'29" W.
31	47°39'55" N.	131°15'41" W.
32	48°32'32" N.	132°41'00" W.
33	48°57'47" N.	133°14'47" W.
34	49°22'39" N.	134°15'51" W.
35	50°01'52" N.	135°19'01" W.
36	51°03'18" N.	136°45'45" W.
37	51°54'04" N.	137°41'54" W.
38	52°45'12" N.	138°20'14" W.
39	53°29'20" N.	138°40'36" W.
40	53°40'39" N.	138°48'53" W.
41	54°13'45" N.	139°32'38" W.
42	54°39'25" N.	139°56'19" W.
43	55°20'18" N.	140°55'45" W.
44	56°07'12" N.	141°36'18" W.
45	56°28'32" N.	142°17'19" W.
46	56°37'19" N.	142°48'57" W.
47	58°51'04" N.	153°15'03" W.

.2 les zones maritimes situées au large des côtes Atlantique des États-Unis, du Canada et de la France (Saint-Pierre-et-Miquelon), et au large des côtes américaines du golfe du Mexique, délimitées par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60°00'00" N.	64°09'36" W.
2	60°00'00" N.	56°43'00" W.
3	58°54'01" N.	55°38'05" W.
4	57°50'52" N.	55°03'47" W.
5	57°35'13" N.	54°00'59" W.
6	57°14'20" N.	53°07'58" W.
7	56°48'09" N.	52°23'29" W.
8	56°18'13" N.	51°49'42" W.
9	54°23'21" N.	50°17'44" W.
10	53°44'54" N.	50°07'17" W.
11	53°04'59" N.	50°10'05" W.
12	52°20'06" N.	49°57'09" W.
13	51°34'20" N.	48°52'45" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
14	50°40'15" N.	48°16'04" W.
15	50°02'28" N.	48°07'03" W.
16	49°24'03" N.	48°09'35" W.
17	48°39'22" N.	47°55'17" W.
18	47°24'25" N.	47°46'56" W.
19	46°35'12" N.	48°00'54" W.
20	45°19'45" N.	48°43'28" W.
21	44°43'38" N.	49°16'50" W.
22	44°16'38" N.	49°51'23" W.
23	43°53'15" N.	50°34'01" W.
24	43°36'06" N.	51°20'41" W.
25	43°23'59" N.	52°17'22" W.
26	43°19'50" N.	53°20'13" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
27	43°21'14" N.	54°09'20" W.
28	43°29'41" N.	55°07'41" W.
29	42°40'12" N.	55°31'44" W.
30	41°58'19" N.	56°09'34" W.
31	41°20'21" N.	57°05'13" W.
32	40°55'34" N.	58°02'55" W.
33	40°41'38" N.	59°05'18" W.
34	40°38'33" N.	60°12'20" W.
35	40°45'46" N.	61°14'03" W.
36	41°04'52" N.	62°17'49" W.
37	40°36'55" N.	63°10'49" W.
38	40°17'32" N.	64°08'37" W.
39	40°07'46" N.	64°59'31" W.
40	40°05'44" N.	65°53'07" W.
41	39°58'05" N.	65°59'51" W.
42	39°28'24" N.	66°21'14" W.
43	39°01'54" N.	66°48'33" W.
44	38°39'16" N.	67°20'59" W.
45	38°19'20" N.	68°02'01" W.
46	38°05'29" N.	68°46'55" W.
47	37°58'14" N.	69°34'07" W.
48	37°57'47" N.	70°24'09" W.
49	37°52'46" N.	70°37'50" W.
50	37°18'37" N.	71°08'33" W.
51	36°32'25" N.	71°33'59" W.
52	35°34'58" N.	71°26'02" W.
53	34°33'10" N.	71°37'04" W.
54	33°54'49" N.	71°52'35" W.
55	33°19'23" N.	72°17'12" W.
56	32°45'31" N.	72°54'05" W.
57	31°55'13" N.	74°12'02" W.
58	31°27'14" N.	75°15'20" W.
59	31°03'16" N.	75°51'18" W.
60	30°45'42" N.	76°31'38" W.
61	30°12'48" N.	77°18'29" W.
62	29°25'17" N.	76°56'42" W.
63	28°36'59" N.	76°47'60" W.
64	28°17'13" N.	76°40'10" W.
65	28°17'12" N.	79°11'23" W.
66	27°52'56" N.	79°28'35" W.
67	27°26'01" N.	79°31'38" W.
68	27°16'13" N.	79°34'18" W.
69	27°11'54" N.	79°34'56" W.
70	27°05'59" N.	79°35'19" W.
71	27°00'28" N.	79°35'17" W.
72	26°55'16" N.	79°34'39" W.
73	26°53'58" N.	79°34'27" W.
74	26°45'46" N.	79°32'41" W.
75	26°44'30" N.	79°32'23" W.
76	26°43'40" N.	79°32'20" W.
77	26°41'12" N.	79°32'01" W.
78	26°38'13" N.	79°31'32" W.
79	26°36'30" N.	79°31'06" W.
80	26°35'21" N.	79°30'50" W.
81	26°34'51" N.	79°30'46" W.
82	26°34'11" N.	79°30'38" W.
83	26°31'12" N.	79°30'15" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
84	26°29'05" N.	79°29'53" W.
85	26°25'31" N.	79°29'58" W.
86	26°23'29" N.	79°29'55" W.
87	26°23'21" N.	79°29'54" W.
88	26°18'57" N.	79°31'55" W.
89	26°15'26" N.	79°33'17" W.
90	26°15'13" N.	79°33'23" W.
91	26°08'09" N.	79°35'53" W.
92	26°07'47" N.	79°36'09" W.
93	26°06'59" N.	79°36'35" W.
94	26°02'52" N.	79°38'22" W.
95	25°59'30" N.	79°40'03" W.
96	25°59'16" N.	79°40'08" W.
97	25°57'48" N.	79°40'38" W.
98	25°56'18" N.	79°41'06" W.
99	25°54'04" N.	79°41'38" W.
100	25°53'24" N.	79°41'46" W.
101	25°51'54" N.	79°41'59" W.
102	25°49'33" N.	79°42'16" W.
103	25°48'24" N.	79°42'23" W.
104	25°48'20" N.	79°42'24" W.
105	25°46'26" N.	79°42'44" W.
106	25°46'16" N.	79°42'45" W.
107	25°43'40" N.	79°42'59" W.
108	25°42'31" N.	79°42'48" W.
109	25°40'37" N.	79°42'27" W.
110	25°37'24" N.	79°42'27" W.
111	25°37'08" N.	79°42'27" W.
112	25°31'03" N.	79°42'12" W.
113	25°27'59" N.	79°42'11" W.
114	25°24'04" N.	79°42'12" W.
115	25°22'21" N.	79°42'20" W.
116	25°21'29" N.	79°42'08" W.
117	25°16'52" N.	79°41'24" W.
118	25°15'57" N.	79°41'31" W.
119	25°10'39" N.	79°41'31" W.
120	25°09'51" N.	79°41'36" W.
121	25°09'03" N.	79°41'45" W.
122	25°03'55" N.	79°42'29" W.
123	25°02'60" N.	79°42'56" W.
124	25°00'30" N.	79°44'05" W.
125	24°59'03" N.	79°44'48" W.
126	24°55'28" N.	79°45'57" W.
127	24°44'18" N.	79°49'24" W.
128	24°43'04" N.	79°49'38" W.
129	24°42'36" N.	79°50'50" W.
130	24°41'47" N.	79°52'57" W.
131	24°38'32" N.	79°59'58" W.
132	24°36'27" N.	80°03'51" W.
133	24°33'18" N.	80°12'43" W.
134	24°33'05" N.	80°13'21" W.
135	24°32'13" N.	80°15'16" W.
136	24°31'27" N.	80°16'55" W.
137	24°30'57" N.	80°17'47" W.
138	24°30'14" N.	80°19'21" W.
139	24°30'06" N.	80°19'44" W.
140	24°29'38" N.	80°21'05" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
141	24°28'18" N.	80°24'35" W.
142	24°28'06" N.	80°25'10" W.
143	24°27'23" N.	80°27'20" W.
144	24°26'30" N.	80°29'30" W.
145	24°25'07" N.	80°32'22" W.
146	24°23'30" N.	80°36'09" W.
147	24°22'33" N.	80°38'56" W.
148	24°22'07" N.	80°39'51" W.
149	24°19'31" N.	80°45'21" W.
150	24°19'16" N.	80°45'47" W.
151	24°18'38" N.	80°46'49" W.
152	24°18'35" N.	80°46'54" W.
153	24°09'51" N.	80°59'47" W.
154	24°09'48" N.	80°59'51" W.
155	24°08'58" N.	81°01'07" W.
156	24°08'30" N.	81°01'51" W.
157	24°08'26" N.	81°01'57" W.
158	24°07'28" N.	81°03'06" W.
159	24°02'20" N.	81°09'05" W.
160	23°59'60" N.	81°11'16" W.
161	23°55'32" N.	81°12'55" W.
162	23°53'52" N.	81°19'43" W.
163	23°50'52" N.	81°29'59" W.
164	23°50'02" N.	81°39'59" W.
165	23°49'05" N.	81°49'59" W.
166	23°49'05" N.	82°00'11" W.
167	23°49'42" N.	82°09'59" W.
168	23°51'14" N.	82°24'59" W.
169	23°51'14" N.	82°39'59" W.
170	23°49'42" N.	82°48'53" W.
171	23°49'32" N.	82°51'11" W.
172	23°49'24" N.	82°59'59" W.
173	23°49'52" N.	83°14'59" W.
174	23°51'22" N.	83°25'49" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
175	23°52'27" N.	83°33'01" W.
176	23°54'04" N.	83°41'35" W.
177	23°55'47" N.	83°48'11" W.
178	23°58'38" N.	83°59'59" W.
179	24°09'37" N.	84°29'27" W.
180	24°13'20" N.	84°38'39" W.
181	24°16'41" N.	84°46'07" W.
182	24°23'30" N.	84°59'59" W.
183	24°26'37" N.	85°06'19" W.
184	24°38'57" N.	85°31'54" W.
185	24°44'17" N.	85°43'11" W.
186	24°53'57" N.	85°59'59" W.
187	25°10'44" N.	86°30'07" W.
188	25°43'15" N.	86°21'14" W.
189	26°13'13" N.	86°06'45" W.
190	26°27'22" N.	86°13'15" W.
191	26°33'46" N.	86°37'07" W.
192	26°01'24" N.	87°29'35" W.
193	25°42'25" N.	88°33'00" W.
194	25°46'54" N.	90°29'41" W.
195	25°44'39" N.	90°47'05" W.
196	25°51'43" N.	91°52'50" W.
197	26°17'44" N.	93°03'59" W.
198	25°59'55" N.	93°33'52" W.
199	26°00'32" N.	95°39'27" W.
200	26°00'33" N.	96°48'30" W.
201	25°58'32" N.	96°55'28" W.
202	25°58'15" N.	96°58'41" W.
203	25°57'58" N.	97°01'54" W.
204	25°57'41" N.	97°05'08" W.
205	25°57'24" N.	97°08'21" W.
206	25°57'24" N.	97°08'47" W.

.3 la zone maritime située au large des côtes des îles hawaïennes de Hawaï, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lānai, et Kahoolawe, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22°32'54" N.	153°00'33" W.
2	23°06'05" N.	153°28'36" W.
3	23°32'11" N.	154°02'12" W.
4	23°51'47" N.	154°36'48" W.
5	24°21'49" N.	155°51'13" W.
6	24°41'47" N.	156°27'27" W.
7	24°57'33" N.	157°22'17" W.
8	25°13'41" N.	157°54'13" W.
9	25°25'31" N.	158°30'36" W.
10	25°31'19" N.	159°09'47" W.
11	25°30'31" N.	159°54'21" W.
12	25°21'53" N.	160°39'53" W.
13	25°00'06" N.	161°38'33" W.
14	24°40'49" N.	162°13'13" W.
15	24°15'53" N.	162°43'08" W.
16	23°40'50" N.	163°13'00" W.
17	23°03'20" N.	163°32'58" W.
18	22°20'09" N.	163°44'41" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
19	21°36'45" N.	163°46'03" W.
20	20°55'26" N.	163°37'44" W.
21	20°13'34" N.	163°19'13" W.
22	19°39'03" N.	162°53'48" W.
23	19°09'43" N.	162°20'35" W.
24	18°39'16" N.	161°19'14" W.
25	18°30'31" N.	160°38'30" W.
26	18°29'31" N.	159°56'17" W.
27	18°10'41" N.	159°14'08" W.
28	17°31'17" N.	158°56'55" W.
29	16°54'06" N.	158°30'29" W.
30	16°25'49" N.	157°59'25" W.
31	15°59'57" N.	157°17'35" W.
32	15°40'37" N.	156°21'06" W.
33	15°37'36" N.	155°22'16" W.
34	15°43'46" N.	154°46'37" W.
35	15°55'32" N.	154°13'05" W.
36	16°46'27" N.	152°49'11" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
37	17°33'42" N.	152°00'32" W.
38	18°30'16" N.	151°30'24" W.
39	19°02'47" N.	151°22'17" W.
40	19°34'46" N.	151°19'47" W.
41	20°07'42" N.	151°22'58" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
42	20°38'43" N.	151°31'36" W.
43	21°29'09" N.	151°59'50" W.
44	22°06'58" N.	152°31'25" W.
45	22°32'54" N.	153°00'33" W.

.3 La zone maritime caraïbe des États-Unis comprend :

.1 la zone maritime située au large des côtes atlantique et caraïbe de l'État libre associé de Porto Rico et des îles Vierges des États-Unis qui est délimitée par les lignes géodésiques reliant les coordonnées suivantes :

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	17°18',37 N	67°32',14 W
2	19°11',14 N	67°26',45 W
3	19°30',28 N	65°16',48 W
4	19°12',25 N	65°06',08 W
5	18°45',13 N	65°00',22 W
6	18°41',14 N	64°59',33 W
7	18°29',22 N	64°53',51 W
8	18°27',35 N	64°53',22 W
9	18°25',21 N	64°52',39 W
10	18°24',30 N	64°52',19 W
11	18°23',51 N	64°51',50 W
12	18°23',42 N	64°51',23 W
13	18°23',36 N	64°50',17 W
14	18°23',48 N	64°49',41 W
15	18°24',11 N	64°49',00 W
16	18°24',28 N	64°47',57 W
17	18°24',18 N	64°47',01 W
18	18°23',13 N	64°46',37 W
19	18°22',37 N	64°45',20 W
20	18°22',39 N	64°44',42 W
21	18°22',42 N	64°44',36 W
22	18°22',37 N	64°44',24 W
23	18°22',39 N	64°43',42 W
24	18°22',30 N	64°43',36 W
25	18°22',25 N	64°42',58 W
26	18°22',26 N	64°42',28 W
27	18°22',15 N	64°42',03 W
28	18°22',22 N	64°40',60 W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
29	18°21',57 N	64°40',15 W
30	18°21',51 N	64°38',23 W
31	18°21',22 N	64°38',16 W
32	18°20',39 N	64°38',33 W
33	18°19',15 N	64°38',14 W
34	18°19',07 N	64°38',16 W
35	18°17',23 N	64°39',38 W
36	18°16',43 N	64°39',41 W
37	18°11',33 N	64°38',58 W
38	18°03',02 N	64°38',03 W
39	18°02',56 N	64°29',35 W
40	18°02',51 N	64°27',02 W
41	18°02',30 N	64°21',08 W
42	18°02',31 N	64°20',08 W
43	18°02',03 N	64°15',57 W
44	18°00',12 N	64°02',29 W
45	17°59',58 N	64°01',04 W
46	17°58',47 N	63°57',01 W
47	17°57',51 N	63°53',54 W
48	17°56',38 N	63°53',21 W
49	17°39',40 N	63°54',53 W
50	17°37',08 N	63°55',10 W
51	17°30',21 N	63°55',56 W
52	17°11',36 N	63°57',57 W
53	17°04',60 N	63°58',41 W
54	16°59',49 N	63°59',18 W
55	17°18',37 N	67°32',14 W

**ANNEXE 213-6.A.8 : MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL RELATIF AU
RENDEMENT ENERGETIQUE (CERTIFICAT IEE)**

Annexe non reproduite

ANNEXE 213-6.A9 : RENSEIGNEMENTS A TRANSMETTRE A LA BASE DE DONNEES DE L'OMI SUR LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL DES NAVIRES

Identité du navire

Numéro OMI

Période d'année civile pour laquelle les données sont communiquées

Date du début de la période (jj/mm/aaaa)

Date de la fin de la période (jj/mm/aaaa)

Caractéristiques techniques du navire

Type de navire, tel que défini à l'article 213-6.02 du présent chapitre ou autre (à spécifier)

Jauge brute¹

Jauge nette²

Port en lourd³

Puissance de sortie (puissance nominale⁴) du moteur principal et des moteurs auxiliaires alternatifs à combustion interne d'une puissance supérieure à 130 kW (à indiquer en kW)

EEDI (s'il y a lieu)

Cote glace⁵

Consommation de fuel-oil, par type de fuel-oil⁶, en tonnes, et méthodes utilisées pour recueillir les données relatives à la consommation de fuel-oil

Distance parcourue

Heures pendant lesquelles le navire fait route

¹ La jauge brute devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

² La jauge nette devrait être calculée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Inscrire la mention "S.O." si les renseignements demandés sont sans objet.

³ Le port en lourd désigne la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement du navire dans une eau de densité relative égale à 1 025 kg/m³ au tirant d'eau à la ligne de charge d'été et le déplacement léger du navire. Le tirant d'eau à la ligne de charge d'été devrait correspondre au tirant d'eau d'été maximal qui est indiqué dans le manuel de stabilité approuvé par l'Administration ou un organisme reconnu par elle.

⁴ *Puissance nominale* désigne la puissance nominale maximale continue spécifiée sur la plaque d'identification du moteur.

⁵ La cote glace devrait être conforme à la définition qui figure dans le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) (résolution MEPC.264(68) et MSC.385(94)). Inscrire la mention "S.O." si les renseignements demandés sont sans objet.

⁶ Tel que défini dans les Directives de 2014 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.245(66)) ou dans une autre source (à indiquer).

ANNEXE 213-6.A10 : MODELE DE DECLARATION DE CONFORMITE – NOTIFICATION DE LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL

DECLARATION DE CONFORMITE –NOTIFICATION DE LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL

Délivrée en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée "la Convention"), sous l'autorité du Gouvernement
de la RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Numéro OMI²
Port d'immatriculation.....
Jauge brute

IL EST DÉCLARÉ :

1. que le navire a soumis à l'Administration les données prescrites par la règle 22A de l'Annexe VI de la Convention, qui concernent l'exploitation du navire du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa); et
2. que les données ont été recueillies et notifiées conformément à la méthode et aux procédures indiquées dans le SEEMP du navire qui était en vigueur pendant la période allant du (jj/mm/aaaa) au (jj/mm/aaaa).

La présente Déclaration de conformité est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)

Délivrée à :
(lieu de délivrance de la Déclaration)

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

² Conformément au système de numéros OMI d'identification de navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.1078(28).

Le (jj/mm/aaaa)

.....

(date de délivrance)

.....

(signature de l'agent dûment autorisé qui délivre
la Déclaration)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui
délivre la Déclaration)"



ANNEXE 213-6.A11 : VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

(Transposition de la DIRECTIVE 2012/33/UE)

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO ₂ (ppm) / émissions de CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Remarques :

- Les limites d'émission exprimées sous la forme d'un rapport ne s'appliquent que lors de l'utilisation de distillats de pétrole ou de fiouls résiduels.
- Dans des cas justifiés, lorsque la concentration de CO₂ se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO₂ peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.

ANNEXE 213-6.A12 : CRITERES D'UTILISATION DES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS

(Transposition de la DIRECTIVE 2012/33/UE)

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 231-6.04 répondent au moins aux critères spécifiques dans les instruments ci-après, selon le cas :

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	Décision 2010/769/UE de la Commission du 13 décembre 2010 établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 ter de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.259 (68) adoptée le 17 juillet 2009 « L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place », visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 213-6.14 bis .

TABLE DES REFERENCES

Normes
norme ISO 8217 234