

(N. 1745)

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 27 gennaio 1982
(V. Stampato n. 2363)*

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(COLOMBO)

di concerto col Ministro della Marina Mercantile

(COMPAGNA)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 2 febbraio 1982*

Adesione ai Protocolli relativi alle Convenzioni internazionali
rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato
da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con
allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire ai seguenti atti, adottati a Londra il 17 febbraio 1978:

a) Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, con Allegato;

b) Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con Allegato.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data ai Protocolli di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità all'articolo V dei Protocolli stessi.

P R O T O C O L E

**de 1978 relatif a la Convention internationale
de 1973 pour la prévention
de la pollution par les navires**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

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

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer encore la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment par les pétroliers, ainsi que la lutte contre cette pollution,

RECONNAISSANT EN OUTRE la nécessité de mettre en oeuvre les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui figurent à l'Annexe I de cette convention aussi rapidement et de manière aussi étendue que possible,

CONSIDERANT TOUTEFOIS qu'il est nécessaire d'ajourner l'application de l'Annexe II de cette Convention jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre technique auront été résolus de façon satisfaisante,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser ces objectifs est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

(Obligations générales).

1. — Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

a) du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole; et

b) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée « la Convention »), sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

2. — La Convention et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. — Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

ARTICLE II.

(Mise en oeuvre de l'Annexe II de la Convention).

1. — Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) de l'article 14 de la Convention, les Parties au présent Protocole conviennent qu'elles ne seront pas liées par les dispositions de l'Annexe II de la Convention pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pendant une période plus longue qui serait décidée à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la protection du milieu marin (ci-après dénommé « le Comité ») de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation »).

2. — Au cours de la période stipulée au paragraphe 1) du présent article, les Parties au présent Protocole ne sont ni astreintes ni habilitées à se prévaloir de privilèges au titre de la Convention en ce qui concerne des questions liées à l'Annexe II de la Convention et toute référence faite aux Parties dans la Convention n'inclut pas les Parties au présent Protocole lorsqu'il s'agit de questions visées par ladite Annexe.

ARTICLE III.

(Communication de renseignements).

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 11 de la Convention par le suivant:

b) la liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour leur compte dans l'application des mesures concernant la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

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

ARTICLE IV.

(Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion).

1. — Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 31 mai 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

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

ARTICLE V.

(Entrée en vigueur).

1. — Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce Protocole conformément aux dispositions de son article IV.

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

3. — Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

ARTICLE VI.

(Amendements).

Les procédures définies à l'article 16 de la Convention pour les amendements aux articles, à une Annexe et à un appendice à une Annexe de la Convention s'appliquent respectivement aux amendements aux articles, à l'Annexe et à un appendice à l'Annexe du présent Protocole.

ARTICLE VII.

(Dénonciation).

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

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

3. — La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

ARTICLE VIII.

(Dépositaire).

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

2. — Le Dépositaire:

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

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

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

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

iv) de toute décision prise en application du paragraphe 1 de l'article II du présent Protocole;

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

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

ARTICLE IX.

(Langues).

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

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

FAIT A LONDRES ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

ANNEXE I.

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.

RÈGLE 1.

(Définitions).

Paragraphes 1) à 7) — *Pas de changement.*

Remplacer le texte du paragraphe 8) par le suivant:

8) a) « Transformation importante » désigne une transformation d'un navire existant:

i) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou

ii) qui change le type du navire; ou

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

iv) qui entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes du présent Protocole qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la transformation d'un pétrolier existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes pour répondre aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe.
Paragraphes 9) à 22) — *Pas de changement.*

Remplacer le texte du paragraphe 23) par le suivant:

23) « Poids lège » désigne le déplacement d'un navire en ~~tonnes~~ métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible

liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Paragraphes 24) et 25) — *Pas de changement.*

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

26) Nonobstant les dispositions du paragraphe 6) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13B et 13E et du paragraphe 5) de la règle 18 de la présente Annexe, « pétrolier neuf » désigne un pétrolier:

a) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou

b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er janvier 1980; ou

c) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

d) qui a subi une transformation importante:

i) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou

ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou

iii) qui est achevée après le 1er juin 1982.

Toutefois, aux fins du paragraphe 1) de la règle 13 de la présente Annexe, la définition énoncée au paragraphe 6) de la présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes.

27) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13A, 13B, 13C et 13D et du paragraphe 6) de la règle 18 de la présente Annexe, « pétrolier existant » désigne un pétrolier qui n'est pas un pétrolier neuf tel que défini au paragraphe 26) de la présente règle.

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

a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et

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

29) « Transporteur de pétrole brut » désigne un pétrolier affecté au transport de pétrole brut.

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

RÈGLES 2 ET 3 — *Pas de changement.*

RÈGLE 4.

(Visites et inspections).

Remplacer le texte de la règle 4 par le suivant:

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

a) Avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses systèmes, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions de la présente Annexe. Cette visite permet de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité, mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

c) Une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du Certificat. Cette visite permet de vérifier que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les systèmes de lavage au pétrole brut, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du Certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le Certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires sont portées sur le Certificat délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

2. — En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3. — a) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Autorité prend les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du Certificat. Ces inspections permettent de vérifier que le navire et son équipement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Autorité. Lorsque l'Autorité, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne sont pas obligatoires.

c) Toute Autorité désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites et des inspections comme prévu aux alinéas a) et b) du présent paragraphe doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à:

i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et

ii) effectuer des visites et des inspections si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Autorité notifie à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée afin qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole pour l'information de leurs fonctionnaires.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du Certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le Certificat devrait être retiré et l'Autorité doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit apporter au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui per-

mettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans danger excessif pour le milieu marin.

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

4. — a) Le navire et son armement doivent être maintenus dans un état conforme aux prescriptions du Protocole de manière que le navire demeure à tous points apte à prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin.

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

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visées par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre des enquêtes afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1) de la présente règle. Si le navire se trouve dans le port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a été bien fait.

RÈGLES 5, 6 ET 7.

Dans le texte de ces règles, supprimer toutes les références à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

RÈGLE 8.

(Durée de validité du Certificat).

Remplacer le texte de la règle 8 par le suivant:

1. — Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures est délivré pour une période dont la durée

est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance; toutefois, dans le cas d'un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées pendant une période limitée dont la durée est précisée au paragraphe 9) de la règle 13 de la présente Annexe, la durée de validité du Certificat ne doit pas excéder cette période.

2. — Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de l'alinéa c) du paragraphe 1) de la règle 4 de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

3. — Le Certificat délivré à un navire cesse également d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau Certificat ne doit pas être délivré à moins que le gouvernement délivrant le nouveau Certificat n'ait la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 4) de la règle 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert ainsi qu'une copie du rapport de visite pertinent, le cas échéant.

RÈGLES 9 À 12 — *Pas de changement.*

Remplacer le texte de la règle 13 par le suivant:

RÈGLE 13.

(Citernes à ballast séparé, citernes à ballast propre spécialisées et lavage au pétrole brut).

Sous réserve des dispositions des règles 13C et 13D de la présente Annexe, les pétroliers doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

Pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes.

1. — Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tonnes et tout transporteur de produits

neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2), 3) et 4), ou, le cas échéant, du paragraphe 5), de la présente règle.

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

a) le tirant d'eau sur quille au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération une quelconque déformation du navire) n'est pas inférieur à:

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

b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et

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

3. — Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à cargaison sauf au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe, et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe.

4. — Dans le cas des transporteurs de pétrole brut neufs, la quantité de ballast supplémentaire autorisée au paragraphe 3) de la présente règle ne doit être transportée dans des citernes à cargaison que si les citernes en question ont été lavées au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe avant le départ d'un port ou d'un terminal de déchargement d'hydrocarbures.

5. — Nonobstant les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des

pétroliers d'une longueur inférieure à 150 mètres, doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

6. — Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité s'engage à s'assurer que le système satisfait pleinement aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citerne a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure. Sauf si le pétrole brut transporté n'est pas utilisable pour le lavage au pétrole brut, ce pétrolier doit faire usage du système dans les conditions énoncées dans ladite règle.

Transporteurs de pétrole brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes.

7. — Sous réserve des dispositions des paragraphes 8) et 9) de la présente règle, tout transporteur de pétrole brut existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

8. — Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé, être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de la présente Annexe, à moins que le transporteur de pétrole brut ne soit destiné à transporter du pétrole brut qui ne soit pas utilisable pour le lavage au pétrole brut.

9. — Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) ou au paragraphe 8) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé ou exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut, être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe, pendant la période suivante:

a) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 70.000 tonnes, jusqu'à deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

b) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40.000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes, jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes.

10. — A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, tout transporteur de produits existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40000 tonnes, doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé.

11. — Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément au paragraphe 1), 7) ou 10) de la présente règle peut toutefois être traité comme un pétrolier à ballast séparé, à condition qu'il satisfasse aux dispositions des paragraphes 2) et 3) ou, le cas échéant, du paragraphe 5) de la présente règle.

RÈGLE 13A.

(Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées).

1. — Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions du paragraphe 9) ou du paragraphe 10) de la règle 13 de la présente Annexe doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini au paragraphe 16) de la règle 1 de la présente Annexe, de manière à satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de la présente Annexe.

2. — Les dispositions et méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent satisfaire aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour les pétroliers à citernes à ballast propre spécialisées adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 14 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3. — Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des spécifications recommandées par l'Organisation (*), permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures

(*) On se référera à la « Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures » adoptée par l'Organisation dans la résolution A. 393 (X).

de l'eau de ballast rejetée. Le détecteur d'hydrocarbures doit être installé au plus tard lors de la première visite réglementaire du navire-citerne au chantier après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Jusqu'à l'installation du détecteur d'hydrocarbures, il doit être établi, grâce à un examen de l'eau de ballast des citernes spécialisées effectué immédiatement avant le rejet, qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

4. — Tout pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être pourvu:

a) d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant les citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence; et

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 1 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

RÈGLE 13B.

(Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut).

1. — Tout système de lavage au pétrole brut prévu conformément aux paragraphes 6) et 8) de la règle 13 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

2. — L'installation de lavage au pétrole brut, ainsi que le matériel et les dispositifs connexes, doit être conforme aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 15 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3. — Il doit être prévu, dans chaque citerne à cargaison et dans chaque citerne de décantation, un dispositif à gaz inerte conforme aux dispositions appropriées du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et complétée par le Protocole de 1978 relatif à cette convention.

4. — En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavées au pétrole brut avant chaque voyage sur ballast, afin que, compte tenu de l'itinéraire du navire-citerne et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

5. — Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu:

a) d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence; et

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 2 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

RÈGLE 13C.

(Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers).

1. — Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les paragraphes 7) à 10) de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à un pétrolier existant qui effectue uniquement des voyages particuliers entre:

a) des ports ou terminaux situés dans un Etat Partie au présent Protocole, ou

b) des ports ou terminaux d'Etats Parties au présent Protocole lorsque:

i) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale définie au paragraphe 1) de la règle 10 de la présente Annexe, ou

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

2. — Les dispositions du paragraphe 1) de la présente règle s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de ces voyages sont équipés d'installations suffisantes pour la réception et le traitement de toutes

les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) sous réserve des exceptions prévues à la règle 11 de la présente Annexe, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus du lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la mention dans les sections appropriées du supplément au registre des hydrocarbures auquel il est fait référence au paragraphe 3) de la présente règle est visée par l'autorité de l'Etat du port compétente;

b) l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports mentionnés à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 1) de la présente règle sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier existant pour un voyage particulier;

c) la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de la présente Annexe dans les ports ou terminaux mentionnés ci-dessus, aux fins de la présente règle, est approuvée par les Gouvernements des Etats Parties au présent Protocole sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés; et

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

3. — Tous les pétroliers qui effectuent des voyages particuliers doivent être pourvus d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe. Ce supplément est reproduit dans le supplément 3 à l'appendice III de la présente Annexe; il doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

RÈGLE 13D.

(Pétroliers existants pourvus d'installations pour ballast spécial).

1. — Lorsqu'un pétrolier existant est construit ou exploité de manière à satisfaire en permanence aux prescriptions énoncées en matière de tirant d'eau et d'assiette au paragraphe 2) de la règle 13 de la présente Annexe sans avoir recours à l'emploi d'eau de ballast, il est considéré comme satisfaisant aux prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé énoncées au paragraphe 7) de la règle 13 de la présente Annexe, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies:

a) les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité;

b) un accord est intervenu entre l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports intéressés qui sont Parties au présent Protocole lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation; et

c) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier est exploité avec des installations pour ballast spécial.

2. — De l'eau de ballast ne doit en aucun cas être transportée dans les citernes à hydrocarbures sauf lors des rares voyages où les conditions météorologiques sont tellement défavorables que, de l'avis du capitaine, il est nécessaire de transporter de l'eau de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Cette eau de ballast supplémentaire doit être traitée et rejetée conformément aux prescriptions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à la règle 20 de la présente Annexe.

3. — Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1) de la présente règle doit en communiquer les détails à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole.

RÈGLE 13E.

(Localisation défensive des espaces à ballast séparé).

1. — A bord de tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 2), 3) et 4) de la présente règle de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.

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

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

dans laquelle:

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

- PA_s = aire, en mètres carrés, du bordé de fond pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace visé ci-dessus, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,
- L_t = longueur en mètres entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière des citernes à cargaison,
- B = largeur maximale du navire en mètres, telle que définie au paragraphe 21) de la règle 1 de la présente Annexe,
- D = creux sur quille en mètres mesuré verticalement au milieu du navire du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au 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 3) de la présente règle.

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

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

3. — Pour les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, la valeur de J peut être réduite de la manière suivante:

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

Dans cette formule:

a = 0,25 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200 000 tonnes;

a = 0,40 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 300 000 tonnes;

a = 0,50 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 420 000 tonnes.

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

0_c = tel que défini à la règle 23 1) a) de la présente Annexe;

0_s = tel que défini à la règle 23 1) b) de la présente Annexe;

0_A = fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à la règle 24 2) de la présente Annexe.

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

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

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

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

RÈGLE 14 — *Pas de changement.*

RÈGLE 15.

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

RÈGLES 16 ET 17 — *Pas de changement.*

RÈGLE 18.

(Installation de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers).

Paragraphes 1) à 4) — *Pas de changement.*

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

5. — Tout pétrolier neuf qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites; et

b) on doit prévoir des moyens pour vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison en les reliant, s'il y a lieu, à un dispositif d'assèchement. Les résidus provenant de la vidange des conduites et des pompes doivent pouvoir être déversés aussi bien à terre que dans une citerne à cargaison ou une citerne de décanation. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes du collecteur du navire.

6. — Tout transporteur de brut existant qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé, équipé d'un système de lavage au pétrole brut ou exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit satisfaire aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 5) de la présente règle.

RÈGLE 19 — *Pas de changement.*

RÈGLE 20.

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à "(1973)" en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

RÈGLE 21 À 25 — *Pas de changement.*

APPENDICE I.

LISTE D'HYDROCARBURES

(Pas de changement).

APPENDICE II.

MODELE DE CERTIFICAT

Remplacer le modèle de Certificat actuel par le modèle suivant:

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif
à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la
pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par

(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compé-
tent désigné en vertu des dispositions du Protocole de 1978 re-
latif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention
de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire:

Transporteur de pétrole brut (1).

Transporteur de produits (1).

Transporteurs de pétrole brut/de produits (1).

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison et
visé par le paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I du Protocole (1).

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus (1).

Date du contrat de construction ou de transformation im-
portante

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait
dans un état d'avancement équivalent, ou date à laquelle une trans-
formation importante a commencé

Date de livraison ou date à laquelle une transformation impor-
tante a été terminée

(1) Rayer les mentions inutiles.

PARTIE A — TOUS NAVIRES.

Le navire est équipé:

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux:

a) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures (2) (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million) ou

b) d'un système de filtrage des hydrocarbures (2) (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million);

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

c) d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures (2) (complémentaire de *a)* ou de *b)* ci-dessus) ou

d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et d'un système de filtrage des hydrocarbures (2) (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de *a)* ou de *b)* ci-dessus.

Détail des exemptions accordées au navire dans le cadre du paragraphe 2) de la règle 2 et de l'alinéa *a)* du paragraphe 4) de la règle 2 de l'Annexe I du présent Protocole:

.....
.....
Observations:

(2) Rayer les mentions inutiles.

Clause applicable aux navires existants (3).

Il est certifié que l'équipement de ce navire est maintenant conforme aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants (4).

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

PARTIE B — PETROLIERS (5).

Capacité de transport du navire (m ³)	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Longueur du navire (m)

Il est certifié que ce navire est construit, équipé et tenu d'être exploité comme suit:

1. — Ce navire:

a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions (6);

(3) Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.

(4) Les délais dans lesquels on doit installer des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les dispositifs de filtrage des hydrocarbures et/ou les ensembles de citernes de décantation après l'entrée en vigueur du Protocole sont stipulés dans les règles 13 A 3), 15 1) et 16 4) de l'Annexe I du Protocole.

(5) Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

(6) Rayer les mentions inutiles.

b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole (7);

c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions (7).

2. — Ce navire:

a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions (7);

b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole.

3. — Ce navire:

a) est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions (7);

b) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole (7);

c) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions (7);

d) conformément aux dispositions de la règle 13C ou 13D de l'Annexe I du Protocole et ainsi qu'il est spécifié dans la partie C du présent Certificat, est exempté des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole (7);

e) est équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni de citernes à ballast séparé (7);

f) est équipé d'un système de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni soit de citernes à ballast séparé, soit d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut (7).

(7) Rayer les mentions inutiles.

4. — Ce navire:

a) est tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions (8);

b) n'est pas tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole (8).

Citernes à ballast séparé (9).

Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit:

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

Citernes à ballast propre spécialisées (9).

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

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit:

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

(8) Rayer la mention inutile.

(9) Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

Manuel (10).

Il est certifié qu'il existe à bord de ce navire:

a) un exemplaire à jour du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'Annexe I du Protocole (11);

b) un exemplaire à jour du manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de l'Annexe I du Protocole (11).

Attestation de la présence à bord
d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Attestation de la présence à bord
d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

PARTIE C — EXEMPTIONS (12).

Il est certifié que ce navire:

a) effectue uniquement des voyages entre
et, conformément aux dispositions de la règle 13C de l'Annexe I du Protocole (13); ou

b) est exploité avec des installations pour ballast spécial, conformément aux dispositions de la règle 13D de l'Annexe I du Protocole (13)

(10) Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

(11) Rayer la mention inutile.

(12) Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

(13) Rayer la mention inutile.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

IL EST CERTIFIÉ

que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de ce protocole.

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

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19.....
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

VISITE INTERMEDIAIRE.

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4 1) c) de l'Annexe I du Protocole de 1978 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de ce protocole.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

APPENDICE III.

MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

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

SUPPLÉMENT 1.

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES
DES PETROLIERS EXPLOITES AVEC DES CITERNES
A BALLAST PROPRE SPECIALISEES (14).

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Capacité totale des citernes à

ballast propre spécialisées mètres cubes

Les citernes suivantes sont désignées en tant que citernes à ballast propre spécialisées:

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

Note: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

(14) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

A) *Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées:*

101. Identification de la (des) citerne(s)

102. Date et position du navire au moment où l'eau destinée à être utilisée pour le nettoyage par chasse d'eau ou pour le ballastage du navire au port est admise dans la (les) citerne(s) de ballast propre spécialisée(s)

103. Date et position du navire au moment où la (les) pompe(s) et les tuyautages sont vidangés dans la citerne de décantation

104. Date et position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire est admise dans la (les) citerne(s) à ballast propre spécialisée(s)

105. Date, heure et position du navire au moment de la fermeture *a)* des vannes des citernes de décantation, *b)* des vannes des citernes à cargaison, *c)* des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre

106. Quantité de ballast propre chargée à bord

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes on été assujettis à la fin du ballastage des citernes à ballast propre spécialisées.

Date Officier responsable

Capitaine

B) *Rejet de ballast propre:*

107. Identification de la (des) citerne(s)

108. Date, heure et position du navire au début du rejet de ballast propre *a)* à la mer, ou *b)* dans une installation de réception

109. Date, heure et position du navire à la fin du rejet à la mer

110. Quantité rejetée *a)* à la mer, ou *b)* dans une installation de réception

111. A-t-on vérifié avant le rejet que l'eau de ballast n'était pas polluée par les hydrocarbures?

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

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

114. Date et position du navire au moment du nettoyage par chasse d'eau de la pompe et des tuyautages après le chargement

115. Date, heure et position du navire au moment de la fermeture *a)* des vannes des citernes de décantation, *b)* des vannes des citernes à cargaison, *c)* des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre

116. Quantité d'eau polluée déversée dans la (les) citerne(s) de décantation (identifier la (les) citerne(s) de décantation)

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, toutes les vannes de rejet par-dessus bord, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du rejet de ballast propre et que la (les) pompe(s) et les tuyautages réservés aux opérations de ballast propre ont été convenablement nettoyés à la fin du rejet de ballast propre.

Date Officier responsable

Capitaine

SUPPLÉMENT 2.

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES TRANSPORTEURS DE PETROLE BRUT EXPLOITES SELON UNE METHODE DE NETTOYAGE DES CITERNES A CARGAISON UTILISANT LE LAVAGE AU PETROLE BRUT (15).

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Voyage en

provenance de à destination de
(port [s]) (date) (port [s]) (date)

Notes: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

Les citernes à cargaison lavées au pétrole brut devraient être celles qui sont spécifiées dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation prescrit par la règle 13 B 5) a) du Protocole.

Une colonne distincte devrait être utilisée pour chaque citerne lavée au pétrole brut ou rincée à l'eau.

(15) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut exploités selon une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13 B de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et est destiné à remplacer la section e) du registre des hydrocarbures. Toutes précisions concernant le ballastage et le déballastage, ainsi que toutes autres informations nécessaires, devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

A) Lavage au pétrole brut.

201. Date et port où le lavage au pétrole brut a été effectué ou position du navire si le lavage a été effectué entre deux ports de déchargement		
202. Identification de la (des) citerne(s) lavée(s) (voir note 1)		
203. Nombre d'appareils utilisés		
204. Commencement du lavage: a) date et heure, b) niveau		
205. Méthode de lavage employée (voir note 2)		
206. Pression dans les conduites utilisées pour le lavage		
207. Fin ou interruption du lavage: a) date et heure, b) niveau		
208. Observations		

Les citernes ont été lavées conformément aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation (voir note 3) et leur assèchement a été vérifié à la fin de l'opération.

Date Officier responsable

Capitaine

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

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

Note 3: Si l'on ne se conforme pas aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, des précisions doivent être fournies sous la rubrique « Observations ».

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

209. Date et position du navire quand le rinçage ou le nettoyage par chasse d'eau a été effectué			
210. Indentification de la (les) citerne(s) et date			
211. Volume d'eau utilisé			
212. Déversement dans: <i>a)</i> des installations de réception, <i>b)</i> une (des) citerne(s) de décantation [préciser la (les) citerne(s) de décantation utilisée(s)]			

Date Officier responsable

Capitaine

SUPLÉMENT 3.

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES PETROLIERS EFFECTUANT DES VOYAGES PARTICULIERS (16).

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Quantité minimale d'eau de ballast requise
en application des paragraphes 2) et 3) de

la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mètres cubes

Voyages en provenance de à destination de
(port [s]) (port [s])

Note: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

(16) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers conformément aux dispositions de la règle 13 C de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires; il est destiné à remplacer les sections *d)*, *f)*, *g)* et *i)* du registre des hydrocarbures. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

A) *Chargement de l'eau de ballast:*

301. Identification de la (des) citerne(s)

302. Date et position du navire au moment du ballastage

303. Quantité totale de ballast chargée en mètres cubes

304. Méthode de calcul de la quantité de ballast

305. Observations

306. Signature de l'officier responsable et date de la signature

307. Signature du capitaine et date de la signature

B) *Nouvelle répartition de l'eau de ballast à bord du navire:*

308. Motif de cette nouvelle répartition

309. Signature de l'officier responsable et date de la signature

310. Signature du capitaine et date de la signature

C) *Rejet de l'eau de ballast dans les installations de réception:*

311. Date et port(s) où l'eau de ballast a été rejetée

312. Nom ou désignation de l'installation de réception

313. Quantité totale d'eau de ballast rejetée en mètres cubes

314. Méthode de calcul de la quantité de ballast

315. Signature de l'officier responsable et date de la signature

316. Signature du capitaine et date de la signature

317. Signature et cachet du fonctionnaire des autorités portuaires et date

ANNEXE II.

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES
TRANSPORTEES EN VRAC

(Pas de changement).

ANNEXE III.

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER
EN COLIS, OU DANS DES CONTENEURS, DES CITERNES
MOBILES, DES CAMIONS-CITERNES OU DES WAGONS-CITERNES

(Pas de changement).

ANNEXE IV.

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

(Pas de changement).

ANNEXE V.

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES ORDURES DES NAVIRES

(Pas de changement).

Traduzione non ufficiale

N.B. - *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel Protocollo fra cui il testo in lingua francese, qui sopra riportato.*

P R O T O C O L L O**del 1978 relativo alla Convenzione internazionale
del 1973 per la prevenzione
dell'inquinamento da parte delle navi**

LE PARTI CONTRAENTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

RICONOSCENDO il significativo contributo che può essere dato, dalla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, alla protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento da parte delle navi,

RICONOSCENDO ALTRESÌ la necessità di migliorare ulteriormente la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento marino da parte delle navi e in particolare delle navi petroliere,

RICONOSCENDO INOLTRE la necessità di integrare le Regole per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio contenute nell'Annesso I della suddetta Convenzione il più presto e il più ampiamente possibile,

ESSENDO CONSCE PERÒ della necessità di rimandare l'applicazione dell'Annesso II della suddetta Convenzione fino a quando siano stati soddisfacentemente risolti certi problemi tecnici,

CONSIDERANDO che questi obbiettivi possono ottimamente essere raggiunti con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione

internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO I.

(Obblighi generali).

1. — Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dare effetto:

(a) al presente Protocollo ed al suo Annesso allegato che ne costituisce parte integrante, e

(b) alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (da qui in avanti indicata come « la Convenzione ») con le modifiche e le aggiunte stabilite nel presente Protocollo.

2. — Le disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo devono essere lette e interpretate come un unico strumento.

3. — Qualsiasi riferimento al presente Protocollo costituisce al tempo stesso riferimento anche al suo Annesso.

ARTICOLO II.

(Applicazione dell'Annesso II della Convenzione).

1. — Nonostante le disposizioni dell'articolo 14 (1) della Convenzione, le Parti contraenti del presente Protocollo convengono di non essere tenute ad applicare le disposizioni dell'Annesso II della Convenzione per un periodo di 3 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo o per un periodo più lungo quale può essere deciso da una maggioranza dei 2/3 delle Parti contraenti del presente Protocollo nel Comitato per la protezione dell'ambiente marino (da qui in avanti indicato come « il Comitato ») dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come « l'Organizzazione »).

2. — Durante il periodo specificato al punto 1 del presente articolo, le Parti contraenti del presente Protocollo non saranno soggette ad alcun obbligo né avranno diritto di pretendere alcun privilegio, secondo la Convenzione, relativo agli argomenti di cui all'Annesso II della Convenzione, ed ogni riferimento alle Parti che si trovi nella Convenzione non comprenderà le Parti contraenti del presente Protocollo per quanto riguarda gli argomenti relativi al suddetto Annesso.

ARTICOLO III.

(Comunicazione di informazioni).

Il testo dell'articolo II (1) (b) della Convenzione viene sostituito dal seguente:

« Un elenco degli ispettori nominati o delle organizzazioni riconosciute che sono autorizzati ad agire per loro conto nella trattazione delle questioni relative al progetto, alla costruzione, all'equipaggiamento ed alla conduzione delle navi che trasportano sostanze pericolose secondo le disposizioni delle Norme, da far circolare tra le Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione dovrà perciò notificare all'Organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni date agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute ».

ARTICOLO IV.

(Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione).

1. — Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede della Organizzazione, per la firma, dal 1° giugno 1978 al 1° maggio 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione. Gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:

(a) firma senza riserve per ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(c) adesione.

2. — Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

ARTICOLO V.

(Entrata in vigore).

1. — Il presente Protocollo entrerà in vigore 12 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il 50% del tonnellaggio di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti secondo l'articolo IV di esso.

2. — Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.

3. — Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base all'articolo 16 della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositati si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

ARTICOLO VI.

(Modifiche).

Le procedure indicate nell'articolo 16 della Convenzione circa le modifiche agli articoli, ad un Annesso e ad una Appendice ad un Annesso della Convenzione si applicheranno rispettivamente alle modifiche agli articoli, all'Annesso e ad un'Appendice all'Annesso del presente Protocollo.

ARTICOLO VII.

(Denuncia).

1. — Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte contraente del presente Protocollo in qualsiasi data dopo trascorsi 5 anni dalla data in cui il Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.

2. — La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. — Una denuncia avrà effetto 12 mesi dopo il ricevimento della notifica da parte della Segreteria generale dell'Organizzazione o dopo il termine di qualsiasi altro periodo più lungo eventualmente indicato nella notifica.

ARTICOLO VIII.

(Depositario).

1. — Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come « il Depositario »).

2. — Il Depositario deve:

(a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:

(i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;

(ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;

(iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;

(iv) ogni decisione presa secondo l'articolo II (1) del presente Protocollo;

(b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o vi hanno aderito.

3. — Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO IX.

(Lingue).

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese.

IN FEDE DI QUANTO SOPRA i sottoscritti, debitamente a ciò autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO A LONDRA il 17 febbraio 1978.

..... (firme omesse)

ANNESSO

MODIFICHE E AGGIUNTE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE
DEL 1973 PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
DA PARTE DELLE NAVI

ALLEGATO I.

REGOLE PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI.

REGOLA 1.

(Definizioni).

Paragrafi da (1) a (7) — *Nessun cambiamento.*

Il testo esistente del paragrafo (8) viene sostituito dal seguente:

(8) (a) « Grande trasformazione » (Major conversion) significa una trasformazione di una nave esistente:

(i) che altera sostanzialmente le dimensioni o la capacità di trasporto della nave; o

(ii) che cambia il tipo della nave; o

(iii) lo scopo della quale è, a giudizio dell'Amministrazione, quello di prolungare la vita della nave; o

(iv) che altera altrimenti la nave in modo che, se essa fosse una nave nuova, diverrebbe soggetta alle relative disposizioni del presente Protocollo che non sono applicabili ad essa come nave esistente.

(b) Nonostante le disposizioni del comma (a) del presente paragrafo (8), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più al fine di farla soddisfare alle disposizioni della Regola 13 del presente Allegato non sarà considerata costituire grande trasformazione ai fini del presente Allegato.

Paragrafi da (9) a (22) — *Nessun cambiamento.*

Il testo esistente del paragrafo (23) viene sostituito dal seguente:

(23) « Dislocamento leggero » (Lightweight) significa il dislocamento di una nave (in t) senza carico, combustibile, olio lubrificante,

acqua di zavorra, acqua dolce ed acqua di alimento in cisterne, provviste di consumo e passeggeri ed equipaggio coi loro effetti personali.

Paragrafi (24) e (25) — *Nessun cambiamento.*

Al testo esistente vengono aggiunti i seguenti paragrafi:

(26) Nonostante le disposizioni del paragrafo (6) della presente Regola, ai fini delle Regole 13, 13B, 13E e 18 (5) del presente Allegato « nave petroliera nuova » significa una nave petroliera:

(a) per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(b) in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale sia impostata, o la nave si trovi ad uno stadio di costruzione corrispondente, dopo il 1° gennaio 1980; o

(c) la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

(d) la quale abbia subito una grande trasformazione:

(i) per la quale il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(ii) in mancanza di contratto, il lavoro di costruzione della quale sia iniziato dopo il 1° gennaio 1980; o

(iii) la quale sia completata dopo il 1° giugno 1982;

con la differenza che, per navi petroliere aventi portata lorda di 70.000 t o più, la definizione data nel paragrafo (6) della presente Regola si applica ai fini della Regola 13 (1) del presente Allegato.

(27) Nonostante le disposizioni del paragrafo (7) della presente Regola, ai fini delle Regole 13, 13A, 13B, 13C, 13D e 18 (6) del presente Allegato « nave petroliera esistente » significa una nave petroliera che non è una nave petroliera nuova quale definita al paragrafo (26) della presente Regola.

(28) « Petrolio greggio » (Crude oil) significa qualsiasi miscela di idrocarburi liquidi che si trova allo stato naturale nella terra, sia o no trattata per renderla atta al trasporto, e comprende:

(a) petrolio greggio da cui possono essere state tolte certe frazioni distillate; e

(b) petrolio greggio a cui possono essere state aggiunte certe frazioni distillate.

(29) « Nave trasporto petrolio greggio » (Crude oil tanker) significa una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio.

(30) « Nave trasporto prodotti » (Product carrier) significa una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio.

REGOLE 2 E 3 — *Nessun cambiamento.*

REGOLA 4.

(Visite ed ispezioni).

Il testo esistente della Regola 4 viene sostituito dal seguente:

1. — Ogni nave petroliera avente stazza lorda di 150 tons o più ed ogni altra nave avente stazza lorda di 400 tons o più è soggetta alle visite qui sotto specificate:

(a) Una visita iniziale prima che la nave entri in servizio o prima che venga rilasciato per la prima volta il Certificato richiesto alla Regola 5 del presente Allegato; essa deve includere una visita completa della struttura della nave, del suo equipaggiamento, dei suoi impianti, delle sue sistemazioni, delle sue attrezzature e dei suoi materiali per tutto quanto è coperto, per la nave, dal presente Allegato. Questa visita deve essere tale da assicurare che struttura, equipaggiamento, impianti, sistemazioni, attrezzature e materiali rispondono pienamente alle richieste applicabili del presente Allegato.

(b) Visite periodiche agli intervalli specificati dall'Amministrazione, ma non eccedenti 5 anni, che devono essere tali da assicurare che struttura, equipaggiamento, impianti, sistemazioni, attrezzature e materiali rispondono pienamente alle richieste del presente Allegato.

(c) Almeno una visita intermedia durante il periodo di validità del Certificato, che deve essere tale da assicurare che l'equipaggiamento e gli impianti di pompaggio e i relativi sistemi di tubazioni, compresi gli impianti di monitoraggio e di controllo degli scarichi oleosi, gli impianti di lavaggio con petrolio greggio, gli impianti di separazione del petrolio dall'acqua e di filtraggio del petrolio, rispondono pienamente alle richieste applicabili del presente Allegato e si trovano in buono stato di funzionamento. Nei casi in cui venga effettuata soltanto una di tali visite intermedie in un periodo di validità del Certificato, essa deve avvenire non 6 mesi prima e non 6 mesi dopo rispetto alla data alla metà del periodo di validità del Certificato. Tali visite intermedie devono essere indicate sul Certificato rilasciato in base alla Regola 5 del presente Allegato.

2. — L'Amministrazione deve stabilire appropriate misure per le navi che non sono soggette alle disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola al fine di assicurare che le disposizioni applicabili dal presente Allegato siano soddisfatte.

3. — (a) Le visite alle navi per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato devono essere effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può però affidare le visite a ispettori all'uopo da essa nominati o ad organizzazioni da essa riconosciute.

(b) L'Amministrazione deve prevedere l'effettuazione di ispezioni non programmate da eseguire durante il periodo di validità del Certificato. Tali ispezioni devono assicurare che la nave e il suo equipaggiamento siano soddisfacenti sotto ogni punto di vista per il servizio cui la nave è adibita. Queste ispezioni possono essere effettuate dai servizi di ispezione dell'Amministrazione stessa, oppure da ispettori nominati o da organizzazioni riconosciute, oppure da altre Parti su richiesta dell'Amministrazione. Se l'Amministrazione, in base alle disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola, stabilisce visite annuali obbligatorie, le suddette ispezioni non programmate non saranno obbligatorie.

(c) Un'Amministrazione che nomina ispettori o riconosce organizzazioni per effettuare visite ed ispezioni come detto nei commi (a) e (b) del presente paragrafo (3) deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od organizzazione riconosciuta a:

(i) richiedere riparazioni alla nave; e

(ii) effettuare visite e ispezioni se richieste dalle competenti autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare alla Organizzazione la responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione data agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute, da far circolare tra le Parti contraenti del presente Protocollo per informazione dei loro funzionari.

(d) Quando un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del Certificato o sono tali che la nave non è atta a prendere il mare senza presentare una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente sincerarsi che venga preso un provvedimento correttivo e ne deve dare notizia in tempo debito all'Amministrazione. Se tale provvedimento correttivo non viene preso, il Certificato deve essere ritirato e l'Amministrazione deve esserne informata immediatamente; e se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, anche le competenti autorità dello Stato del porto devono esserne informate immediatamente. Quando un funzio-

nario dell'Amministrazione, un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta hanno informato le competenti autorità dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve fornire a tale funzionario, ispettore o organizzazione, ogni assistenza necessaria a che i loro obblighi vengano assolti secondo la presente Regola. Se del caso, il Governo dello Stato del porto interessato deve compiere quei passi necessari per garantire che la nave non parta finché non possa prendere il mare o lasciare il porto per giungere al più vicino adatto cantiere di riparazione disponibile senza presentare una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino.

(e) In ogni caso, l'Amministrazione interessata deve garantire pienamente la compiutezza e l'efficienza della visita e dell'ispezione e deve provvedere ad assicurare i mezzi necessari per assolvere tale obbligo.

4. — (a) Le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere mantenute a soddisfazione delle disposizioni del presente Protocollo in modo da assicurare che la nave rimarrà sotto ogni punto di vista atta a prendere il mare senza presentare una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino.

(b) Dopo che ogni visita della nave secondo il paragrafo (1) della presente Regola sia stata completata, nessun cambiamento deve essere apportato a struttura, equipaggiamento, impianti, sistemazioni, attrezzature o materiali che sono stati oggetto della visita senza benestare dell'Amministrazione, eccetto diretta sostituzione di tali equipaggiamenti e sistemazioni.

(c) Qualora avvenga un'avaria o venga scoperto un difetto che influisca sostanzialmente sull'integrità della nave o sulla efficienza o completezza del suo equipaggiamento di cui al presente Allegato, il comandante o l'armatore della nave deve riferirne alla prima opportunità all'Amministrazione, alla organizzazione riconosciuta o all'ispettore nominato responsabile del rilascio del relativo Certificato, che provvederà a che siano iniziate indagini per stabilire se è necessaria una visita quale richiesta al paragrafo (1) della presente Regola. Se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, il comandante o l'armatore deve riferire immediatamente anche alle competenti autorità dello Stato del porto e l'ispettore nominato o l'organizzazione riconosciuta deve accertarsi che ciò sia stato fatto.

REGOLE 5, 6 E 7.

Nel testo esistente di tali Regole, vanno cancellati i riferimenti alla data "(1973)" relativa al Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio.

REGOLA 8.

(Durata del Certificato).

Il testo esistente della Regola 8 va sostituito dal seguente:

1. — Un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio deve essere rilasciato per un periodo specificato dalla Amministrazione, che non deve eccedere 5 anni dalla data del rilascio; ma nel caso di nave petroliera che fa servizio con cisterna dedicata a zavorra pulita per un periodo limitato specificato alla Regola 13 (9) del presente Allegato, il periodo di validità del Certificato non deve eccedere tale periodo specificato.

2. — Un Certificato cesserà di essere valido se hanno avuto luogo significative modifiche nella costruzione, nell'equipaggiamento, negli impianti, nelle sistemazioni, nelle attrezzature o nei materiali richiesti senza il benestare dell'Amministrazione, eccetto la diretta sostituzione di tali equipaggiamenti o sistemazioni, o se non sono state effettuate le visite intermedie quali specificate dall'Amministrazione secondo la Regola 4 (1) (c) del presente Allegato.

3. — Un Certificato rilasciato ad una nave cesserà di essere valido anche dopo il trasferimento della nave alla bandiera di un altro Stato. Un nuovo Certificato sarà rilasciato solo quando il Governo che emette il nuovo Certificato è pienamente soddisfatto che la nave risponda in tutto alle norme della Regola 4 (4) (a) e (b) del presente Allegato. Nel caso di trasferimento tra due Parti, se richiesto entro 3 mesi dopo che ha avuto luogo il trasferimento, il Governo della Parte, la cui bandiera la nave batteva prima trasmetterà al più presto all'Amministrazione una copia del Certificato che la nave possedeva prima del trasferimento e, se disponibile, una copia del rapporto di visita relativo.

REGOLE DA 9 A 12 — *Nessun cambiamento.*

REGOLA 13.

(Cisterne di zavorra segregata, cisterne adibite ad acqua di zavorra e lavaggio con petrolio greggio).

Il testo esistente della Regola 13 viene sostituito dal seguente:

Secondo le disposizioni delle Regole 13C e 13D del presente Allegato, le navi petroliere devono soddisfare alla richiesta delle presenti Regole.

Navi petroliere nuove aventi portata lorda di 20.000 t o più:

3. — Ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più ed ogni nave trasporto prodotti nuova avente portata lorda di 30.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra segregata e deve rispondere ai paragrafi (2), (3) e (4), o (5) come appropriato, della presente Regola.

2. — La capacità delle cisterne di zavorra segregata deve essere determinata in modo che la nave possa operare con sicurezza nei viaggi in zavorra senza far ricorso all'uso di cisterne del carico per acqua di zavorra, eccetto quanto previsto al paragrafo (3) o (4) della presente Regola. In ogni caso, però, la capacità delle cisterne di zavorra segregata deve essere almeno tale che, in qualsiasi condizione di zavorra in ogni parte del viaggio, comprese le condizioni di dislocamento leggero con in più solo la zavorra segregata, i pescaggi e l'assetto della nave possono soddisfare a tutte le seguenti richieste:

(a) il pescaggio al centro della nave (dm) in metri (senza tener conto di alcuna deformazione della nave) non deve essere inferiore a

$$dm = 2 + 0,02 L$$

(b) i pescaggi relativi alle perpendicolari a poppa e a prua devono corrispondere a quelli determinati dal pescaggio al centro della nave (dm) come specificato al comma (a) di questo paragrafo associato ad un assetto poppiero non maggiore di 0,015 L; e

(c) in ogni caso il pescaggio relativo alla perpendicolare a poppa non deve essere inferiore a quello necessario per ottenere un'immersione completa dell'elica o delle eliche.

3. — In nessun caso l'acqua di zavorra deve essere portata in cisterne del carico eccettoché in quei rari viaggi in cui le condizioni atmosferiche sono così cattive che, a giudizio del comandante, sia necessario imbarcare acqua di zavorra addizionale in cisterne del carico per la sicurezza della nave. Tale acqua di zavorra addizionale deve essere trattata e scaricata secondo la Regola 9 del presente Allegato e in accordo con le prescrizioni della Regola 15 del presente Allegato; menzione di ciò deve essere fatta nel Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato.

4. — Nel caso di navi trasporto petrolio greggio nuove, la zavorra addizionale consentita al paragrafo (3) della presente Regola deve essere imbarcata in cisterne del carico solo se tali cisterne sono state lavate con petrolio greggio secondo la Regola 13B del presente Allegato prima della partenza da un porto o terminale di scarico del petrolio.

5. — Nonostante le disposizioni del paragrafo (2) della presente Regola, le condizioni di zavorra segregata per navi petroliere di

lunghezza inferiore a 150 m devono essere di soddisfazione dell'Amministrazione.

6. — Ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più deve essere provvista di impianto di pulizia delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio. L'Amministrazione deve provvedere ad assicurare che l'impianto risponda pienamente alle richieste della Regola 13B del presente Allegato entro 1 anno dopo che la nave è stata per la prima volta adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio o al termine del terzo viaggio con trasporto di petrolio greggio atto al lavaggio con petrolio greggio, assumendo la più recente delle due date. A meno che una tale nave petroliera trasporti petrolio greggio non atto al lavaggio con petrolio greggio, la nave deve impiegare l'impianto secondo le richieste della presente Regola.

Navi trasporto petrolio greggio esistenti aventi portata lorda di 40.000 t o più:

7. — Ferme restando le disposizioni dei seguenti paragrafi (8) e (9), ogni nave trasporto petrolio greggio esistente avente portata lorda di 40.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra segregata e deve soddisfare alle richieste dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo.

8. — Le navi trasporto petrolio greggio esistenti di cui al paragrafo (7) della presente Regola possono, anziché essere provviste di cisterne di zavorra segregata, operare con un procedimento di pulitura delle cisterne del carico usando lavaggio con petrolio greggio secondo la Regola 13B del presente Allegato, a meno che la nave trasporto petrolio greggio sia adibita al trasporto di petrolio greggio non adatto al lavaggio con petrolio greggio.

9. — Le navi trasporto petrolio greggio esistenti di cui ai precedenti paragrafi (7) od (8) possono, anziché essere provviste di cisterne di zavorra segregata o anziché operare con un provvedimento di pulitura delle cisterne del carico usando lavaggio con petrolio greggio, operare con cisterne dedicate a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13A del presente Allegato per i seguenti periodi:

(a) fino a 2 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo per navi trasporto petrolio greggio aventi portata lorda di 70.000 t o più; e

(b) fino a 4 anni dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo per navi trasporto petrolio greggio aventi portata lorda di 40.000 t o più, ma inferiore a 70.000 t.

Navi trasporto prodotti esistenti aventi portata lorda di 40.000 t o più:

10. — Dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo, ogni nave trasporto prodotti avente portata lorda di 40.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra segregata e deve soddisfare alle richieste dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola, o, in alternativa, operare con cisterne dedicate a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13A del presente Allegato.

Navi petroliere qualificate come navi petroliere con zavorra segregata:

11. — Una nave petroliera per la quale non è richiesto che sia provvista di cisterne di zavorra segregata secondo i paragrafi (1), (7) o (10) della presente Regola può però essere qualificata come nave petroliera a zavorra segregata, purché soddisfi in modo appropriato alle prescrizioni dei paragrafi (2) e (3), o (5) della presente Regola.

REGOLA 13A.

(Norme per navi petroliere con cisterne adibite a zavorra pulita).

1. — Una nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13 (9) o (10) del presente Allegato, deve avere adeguata capacità di cisterne destinate solo al trasporto di zavorra pulita come indicato nella Regola 1 (16) del presente Allegato, per soddisfare alle prescrizioni della Regola 13 (2) e (3) del presente Allegato.

2. — Le sistemazioni e i procedimenti operativi per le cisterne adibite a zavorra pulita devono soddisfare alle prescrizioni stabilite dall'Amministrazione. Tali prescrizioni devono contenere almeno tutte le disposizioni delle « Specifiche per le navi petroliere con cisterne dedicate a zavorra pulita » adottate dalla Conferenza internazionale del 1978 sulla sicurezza delle navi petroliere e sulla prevenzione dell'inquinamento nella Risoluzione 14 e come possono essere rivedute dall'Organizzazione.

3. — Una nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita deve essere provvista di un misuratore del contenuto di petrolio approvato dall'Amministrazione sulla base delle Specifiche raccomandate dall'Organizzazione (*), per permettere l'esame del con-

(*) Si fa riferimento alla Raccomandazione sulle Specifiche internazionali per prestazioni e prove per gli impianti di separazione di acque oleose e sui misuratori del contenuto di petrolio adottata dall'Organizzazione con sua Risoluzione A.393 (X).

tenuto di petrolio nelle cisterne d'acqua di zavorra che vengono scaricate. Il misuratore del contenuto di petrolio deve essere installato non più tardi della prima visita in cantiere programmata della nave petroliera che ha luogo dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo. Fino a che non venga installato il misuratore del contenuto di petrolio, deve essere constatato, immediatamente prima di una scarica di zavorra, mediante esame dell'acqua di zavorra dalle apposite cisterne, che non si è avuta alcuna contaminazione da petrolio.

4. — Ogni nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita deve essere provvista di:

(a) un Manuale operativo per le cisterne adibite a zavorra pulita, che dia dettagli sull'impianto e che specifichi i procedimenti operativi. Tale Manuale deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle Specifiche di cui al paragrafo (2) della presente Regola. Se viene apportata una modifica interessante l'impianto delle cisterne adibite a zavorra pulita, il Manuale operativo deve essere riveduto in conseguenza; e

(b) un Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato, quale indicato nel Supplemento I all'Appendice III del presente Allegato. Il Supplemento deve essere permanentemente allegato al Registro degli idrocarburi.

REGOLA 13B.

(Norme per il lavaggio con petrolio greggio).

1. — Ogni impianto di lavaggio con petrolio greggio da provvedere secondo le Regole 13 (6) ed (8) del presente Allegato deve soddisfare alle prescrizioni della presente Regola.

2. — L'installazione per il lavaggio con petrolio greggio e le sistemazioni ed attrezzature connesse devono soddisfare le richieste stabilite dall'Amministrazione. Tali richieste devono comprendere almeno tutte le disposizioni delle Specifiche per il progetto, la condotta e il controllo degli impianti di lavaggio con petrolio greggio adottate dalla Conferenza internazionale del 1978 sulla sicurezza delle navi petroliere e la prevenzione dell'inquinamento nella Risoluzione n. 15, come possono essere revisionate dall'Organizzazione.

3. — In ogni cisterna del carico ed in ogni cisterna dei residui oleosi deve essere previsto un impianto di gas inerte secondo le appropriate Regole del Capitolo II-2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, quale modificata e integrata dal Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare.

4. — Circa lo zavorramento delle cisterne del carico, un numero sufficiente di cisterne del carico devono essere lavate con petrolio greggio prima di ogni viaggio in zavorra, affinché l'acqua di zavorra venga immessa solo in cisterne del carico che siano state lavate con petrolio greggio, tenendo conto del tipo di servizio della nave petroliera e delle prevedibili condizioni meteorologiche.

5. — Ogni nave petroliera che impiega impianti di lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di:

(a) Un Manuale operativo e di equipaggiamento che dia dettagli sull'impianto e sull'equipaggiamento e specifichi i procedimenti operativi. Tale Manuale deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle Specifiche di cui al paragrafo (2) della presente Regola. Se viene apportata una modifica interessante l'impianto di lavaggio con petrolio greggio, il Manuale operativo e di equipaggiamento deve essere riveduto in conseguenza; e

(b) Un Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato, come indicato nel Supplemento 2 all'Appendice III del presente Allegato. Il Supplemento deve essere allegato permanentemente al Registro degli idrocarburi.

REGOLA 13C.

(Navi petroliere esistenti adibite a servizi specifici).

1. — Ferme restando le disposizioni dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola, la Regola da 13 (7) a 13 (10) del presente Allegato non si applica ad una nave petroliera esistente adibita solo a servizi specifici tra:

(a) porti o terminali entro uno Stato che è Parte contraente del presente Protocollo; o

(b) porti o terminali di Stati che sono Parti contraenti del presente Protocollo, se:

(i) il viaggio si compie interamente entro una zona specifica quale definita nella Regola 10 (1) del presente Allegato; o

(ii) il viaggio si compie interamente entro altri limiti indicati dall'Organizzazione.

2. — Le disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola si applicano soltanto quando i porti o terminali dove viene imbarcato il carico per i suddetti viaggi sono provvisti di attrezzature adeguate per la ricezione e il trattamento delle acque di zavorra e di lavag-

gio delle cisterne da parte delle navi petroliere che le impiegano, e quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

(a) con le eccezioni di cui alla Regola 11 del presente Allegato, tutte le acque di zavorra, comprese quelle di zavorra pulita, e i residui del lavaggio delle cisterne vengono tenuti a bordo e trasferiti alle attrezzature ricettive e la competente autorità dello Stato del porto dà di ciò informazione mediante registrazione nelle appropriate Sezioni del Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui al paragrafo (3) della presente Regola;

(b) tra l'Amministrazione e i Governi degli Stati del porto di cui al paragrafo (1) (a) o (b) della presente Regola riguardante l'impiego di una nave petroliera esistente per un servizio specifico viene raggiunto un accordo in tal senso;

(c) l'adeguatezza delle attrezzature ricettive in accordo con le relative disposizioni del presente Allegato nei porti o terminali di cui sopra, ai fini della presente Regola, è approvata dai Governi degli Stati che sono Parti contraenti del presente Protocollo ove sono situati tali porti o terminali; e

(d) il Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio viene vidimato con l'annotazione che la nave petroliera è adibita solo al suddetto servizio specifico.

3. — Ogni nave petroliera adibita ad un servizio specifico deve essere provveduta di un Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato quale indicato nel Supplemento 3 all'Appendice III del presente Allegato. Il Supplemento deve essere allegato permanentemente al Registro degli idrocarburi.

REGOLA 13D.

(Navi petroliere esistenti aventi speciali attrezzature di zavorra).

1. — Se una nave petroliera esistente è costruita in modo od opera in modo da soddisfare sempre alle disposizioni di pescaggio e di assetto indicate nella Regola 13 (2) del presente Allegato senza far ricorso all'uso di acqua di zavorra, deve essere considerato che essa soddisfa alle disposizioni riguardanti le cisterne di zavorra segregata di cui alla Regola 13 (7) del presente Allegato, purché siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

(a) i procedimenti operativi e le attrezzature di zavorra sono approvate dall'Amministrazione;

(b) tra l'Amministrazione e i Governi interessati degli Stati del porto che sono Parti contraenti del presente Protocollo viene

raggiunto un accordo, quando la rispondenza alle disposizioni circa **pescaggi e assetto viene ottenuta** mediante un procedimento operativo; e

(c) il Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio viene vidimato con l'annotazione che la nave petroliera opera con attrezzature di zavorra speciali.

2. — In nessun caso può essere imbarcata su navi petroliere acqua di zavorra, eccettoché in quei rari viaggi in cui le condizioni meteorologiche sono così cattive che, a giudizio del comandante, è necessario, per la sicurezza della nave, imbarcare acqua di zavorra addizionale in cisterne del carico. Questa acqua di zavorra addizionale deve essere trattata e scaricata secondo la Regola 9 del presente Allegato e seguendo le disposizioni della Regola 15 del presente Allegato, e di ciò deve essere fatta annotazione nel Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato.

3. — Un'Amministrazione che ha vidimato un Certificato secondo il paragrafo (1) (c) della presente Regola, ne deve comunicare i particolari all'Organizzazione, per distribuzione alle Parti contraenti del presente Protocollo.

REGOLA 13E.

(Ubicazione protettiva degli spazi per zavorra segregata).

1. — In ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più e in ogni nave trasporto prodotti nuova avente portata lorda di 30.000 t o più, le cisterne di zavorra segregata, richieste per ottenere la capacità necessaria per soddisfare alle richieste della Regola 13 del presente Allegato e situate nella lunghezza della zona delle cisterne del carico, devono essere sistemate, secondo le richieste dei paragrafi (2), (3) e (4) della presente Regola, in modo da costituire una misura di protezione contro l'efflusso di petrolio in caso di incaglio o collisione.

2. — Le cisterne di zavorra segregata e gli spazi diversi dalle cisterne di petrolio entro la lunghezza della cisterna del carico (L_t) devono essere sistemati in modo da soddisfare la seguente relazione:

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

dove:

PA_c = area (in m^2) laterale del fasciame di ogni cisterna di zavorra segregata od ogni spazio diverso da una cisterna di petrolio, basata sulle dimensioni di costruzione progettate;

- L_t = area (in m^2) del fondo per ognuno di tali cisterne o spazi, basata sulle dimensioni di costruzione progettate;
- PA_s = lunghezza (in m) tra le estremità prodiera e poppiera delle cisterne del carico;
- B = larghezza massima (in m) della nave quale definita nella Regola 1 (21) del presente Allegato;
- D = altezza di costruzione (in m) misurata verticalmente tra la faccia superiore della chiglia e la retta del baglio del ponte di bordo libero, al centro nave.

Nelle navi aventi trincarino curvo l'altezza di costruzione deve essere misurata al punto di intersezione delle linee di costruzione del ponte e del fasciame, tali linee estendentisi come se il trincarino fosse progettato ad angolare.

- J = 0,45 per navi petroliere aventi portata lorda di 20.000 t;
 = 0,30 per navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t o più, salve le disposizioni del paragrafo (3) della presente Regola.

Per valori intermedi della portata lorda, il valore di J deve essere determinato con interpolazione lineare.

Dove, nella presente Regola, compaiono i simboli indicati nel presente paragrafo (2), essi hanno i significati definiti nel paragrafo stesso.

3. — Per le navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t o più, il valore di J può essere ridotto come segue:

$$J \text{ ridotto} = \left[J - \left(a - \frac{0_c + 0_s}{4 0_A} \right) \right]$$

oppure = 0,2

assumendo il valore maggiore,

dove:

- a = 0,25 per navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t;
 0,40 per navi petroliere aventi portata lorda di 300.000 t;
 0,50 per navi petroliere aventi portata lorda di 420.000 t o più.

Per valori intermedi della portata lorda, il valore di a deve essere determinato per interpolazione lineare;

- 0_c = come definito nella Regola 23 (1) (a) del presente Allegato;
 0_s = come definito nella Regola 23 (1) (b) del presente Allegato;
 0_A = efflusso di petrolio ammissibile come detto nella Regola 24 (2) del presente Allegato.

4. — Nella determinazione di PA_c e di PA_s per le cisterne di zavorra segregate e per gli spazi che non siano cisterne di petrolio, si deve applicare quanto segue:

(a) la larghezza minima di ogni cisterna o spazio laterale estendentesi per tutta l'altezza del fianco della nave dal ponte al cielo del doppio fondo non deve essere inferiore a 2 m. La larghezza deve essere misurata entro bordo dal fianco della nave perpendicolarmente alla linea di centro. Ove vi sia una larghezza inferiore, nel calcolo dell'area di protezione PA_c non si deve tener conto della cisterna o dello spazio laterale; e

(b) la minima altezza di ogni cisterna o spazio di doppio fondo deve essere $B/15$ o 2 m, assumendo il valore minore. Ove vi sia una altezza inferiore, nel calcolo dell'area di protezione PA_s non si deve tener conto della cisterna o spazio di doppio fondo.

Le larghezze e le altezze minime delle cisterne laterali e delle cisterne di doppio fondo devono essere misurate fuori dell'area dei pozzetti di sentina e, nel caso di larghezza minima, fuori di ogni zona di trincarino curvo.

REGOLA 14 — *Nessun cambiamento.*

REGOLA 15.

Nel testo esistente della presente Regola va cancellato ogni riferimento alla data "1973" in relazione al Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da petrolio.

REGOLE 16 E 17 — *Nessun cambiamento.*

REGOLA 18.

(Sistemazioni delle apparecchiature di pompaggio, tubazioni e scarico nelle navi petroliere).

Paragrafi da (1) a (4) — *Nessun cambiamento.*

Al testo esistente vanno aggiunti i seguenti paragrafi:

5. — Ogni nave petroliera nuova per la quale è richiesto che sia provvista di cisterne di zavorra segregata o di impianto di lavaggio con petrolio greggio deve soddisfare alle seguenti richieste:

(a) deve essere provvista di tubazioni di petrolio progettate ed installate in modo che la ritenzione di petrolio nelle tubazioni stesse sia ridotta al minimo; e

(b) devono essere previsti mezzi di drenaggio per tutte le pompe del carico e tutte le tubazioni del petrolio al completamento dello sbarco del carico, se necessario mediante connessione con l'apparecchiatura di « stripping ». I drenaggi delle tubazioni e delle pompe devono poter essere scaricati sia a terra sia in una cisterna del carico o in una cisterna dei residui oleosi. Per lo scarico a terra deve a tal fine essere prevista una speciale tubazione di piccolo diametro, inserita a valle delle valvole del collettore della nave.

6. — Ogni nave trasporto petrolio greggio esistente per la quale è richiesto che sia provvista di cisterna di zavorra segregata o di impianto di lavaggio con petrolio greggio o di cisterne adibite a zavorra pulita deve rispondere alle disposizioni del paragrafo (5) (b) della presente Regola.

REGOLA 19 — Nessun cambiamento.

REGOLA 20.

Nel testo esistente della presente Regola va cancellato ogni riferimento alla data "1973" in relazione al Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento.

REGOLE DA 21 A 25 — Nessun cambiamento.

APPENDICE I.

ELENCO DEI PRODOTTI

Nessun cambiamento.

APPENDICE II.

MODULO DI CERTIFICATO

Il modulo di Certificato esistente va sostituito con il seguente modulo:

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

CERTIFICATO INTERNAZIONALE PER LA PREVENZIONE
DELL'INQUINAMENTO DA PETROLIO

rilasciato a norma delle disposizioni del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, sotto l'autorità del Governo di

.....
(designazione completa dello Stato)

da

(designazione completa della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi)

Nome della nave	Numero o lettere distintivi	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Tipo della nave:

Nave trasporto petrolio greggio (1);

Nave trasporto prodotti (1);

Nave trasporto petrolio greggio/prodotti (1);

Nave, diversa da una petroliera, con cisterne del carico caddenti sotto la Regola 2 (2) dell'Allegato I al Protocollo (1);

Nave diversa da tutte quelle sopra indicate (1).

Data del contratto di costruzione o di grande trasformazione

Data di impostazione della chiglia, o data in cui la nave si trovava a uno stadio di costruzione corrispondente, o data in cui è stata iniziata la grande trasformazione

Data della consegna o del completamento della grande trasformazione

(1) Cancellare nel modo pertinente.

PARTE A — TUTTE LE NAVI.

La nave è equipaggiata con:

— per le navi di S.L. \geq 400 tons:

(a) impianto di separazione di acque oleose (2) (capace di produrre uno scarico con un contenuto di petrolio non superiore a 100 parti per milione);

(b) impianto di filtraggio di idrocarburi (2) (capace di produrre uno scarico con un contenuto di petrolio non superiore a 100 parti per milione);

— per le navi di S.L. \geq 10.000 tons:

(c) impianto di segnalazione e controllo degli scarichi di idrocarburi (2) (addizionale agli impianti di cui in (a) e (b) sopra);

(d) impianto di separazione di acque oleose e impianto di filtraggio di idrocarburi (2) (capace di produrre uno scarico con un contenuto di idrocarburi non superiore a 15 parti per milione) in luogo degli impianti di cui in (a) e (b) sopra.

Particolari delle prescrizioni dalle quali viene concessa esenzione secondo le Regole 2 (2) e 2 (4) dell'Allegato I al Protocollo:

.....
.....

Osservazioni:

.....
.....
.....
.....
.....

(2) Cancellare nel modo pertinente.

Vidimazione per le navi esistenti (3).

Si certifica che questa nave è stata ora equipaggiata in modo da soddisfare alle disposizioni del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, per quanto riguarda le navi esistenti (4)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data
(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

PARTE B — NAVI PETROLIERE (5).

Capacità di carico della nave (m ³)	Portata lorda della nave (t)	Lunghezza della nave (m)

Si certifica che questa nave è costruita ed equipaggiata, e deve operare, in conformità a quanto segue:

1. — Questa nave è:

(a) tenuta ad essere costruita secondo le, e soddisfa alle (6);

(b) non tenuta ad essere costruita secondo le (6);

(3) Questa annotazione non è necessario che sia riprodotta su un Certificato che non sia il primo Certificato rilasciato alla nave.

(4) Il periodo, dopo l'entrata in vigore del Protocollo, entro il quale devono essere previsti gli impianti di separazione delle acque oleose, di controllo degli scarichi di idrocarburi, di filtraggio di idrocarburi e/o le sistemazioni delle cisterne dei residui oleosi, è stabilito nelle Regole 13 A (3), 15 (1) e 16 (4) dell'Allegato I al Protocollo.

(5) Questa Parte deve essere completata per le navi petroliere incluse le navi a carico combinato, e le notazioni applicabili devono essere completate per le navi, diverse dalle petroliere, costruite ed utilizzate per trasportare petrolio alla rinfusa con capacità complessiva > 200 m³.

(6) Cancellare nel modo pertinente.

(c) non tenuta ad essere costruita secondo le, ma soddisfa alle (7)

prescrizioni della Regola 24 dell'Allegato I al Protocollo.

2. — Questa nave è:

(a) tenuta ad essere costruita secondo le, e soddisfa alle (7);

(b) non tenuta ad essere costruita secondo le, e soddisfa alle (7)

prescrizioni della Regola 13A dell'Allegato I al Protocollo.

3. — Questa nave è:

(a) tenuta ad essere fornita di cisterne di zavorra segregata secondo le, e soddisfa alle (7);

(b) non tenuta ad essere fornita di cisterne di zavorra segregata secondo le (7);

(c) non tenuta ad essere fornita di cisterne di zavorra segregata secondo le, ma soddisfa alle (7);

(d) in base alla Regola 13C o 13D dell'Allegato I al Protocollo, e come indicato nella Parte C del presente Certificato, esentata dalle (7)

disposizioni della Regola 13 dell'Allegato I al Protocollo;

(e) fornita di un impianto di pulitura delle cisterne del carico mediante petrolio greggio secondo le disposizioni della Regola 13B dell'Allegato I al Protocollo, anziché essere fornita di cisterne di zavorra segregata (7);

(f) fornita di cisterne adibite a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13A dell'Allegato I al Protocollo, anziché essere fornita di cisterne di zavorra segregata oppure di impianto di pulitura delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio (7).

4. — Questa nave è:

(a) tenuta ad essere fornita di impianto di pulitura delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio secondo le, e soddisfa alle (8);

(b) non tenuta ad essere fornita di impianto di pulitura delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio secondo le (8)

disposizioni della Regola 13 (6) dell'Allegato I al Protocollo.

(7) Cancellare nel modo pertinente.

(8) Cancellare nel modo pertinente

Cisterne di zavorra segregata (9).

Le cisterne di zavorra segregata sono distribuite come segue:

Cisterna	Volume (m ³)	Cisterna	Volume (m ³)

Cisterne adibite a zavorra pulita (9).

Questa nave con cisterne adibite a zavorra pulita fino al secondo le disposizioni della Regola 13A dell'Allegato I al Protocollo.

Le cisterne adibite a zavorra pulita sono indicate come segue:

Cisterna	Volume (m ³)	Cisterna	Volume (m ³)

Manuale (10).

Si certifica che questa nave è stata provvista di:

(a) un regolamentare Manuale operativo per le cisterne adibite ad acqua pulita, secondo la Regola 13A dell'Allegato I al Protocollo (11);

(b) un regolamentare Manuale operativo e di equipaggiamento per il lavaggio con petrolio greggio, secondo la Regola 13A dell'Allegato I al Protocollo (11).

(9) Cancellare se non applicabile.

(10) Cancellare se non applicabile.

(11) Cancellare nel modo pertinente.

Identificazione del Manuale

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data
(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Identificazione del Manuale

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data
(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

PARTE C — ESENZIONI (12).

Si certifica che questa nave:

(a) è impegnata soltanto in servizio tra
e secondo la Regola 13C dell'Allegato I al
Protocollo (13), o

(b) opera con sistemazioni di zavorra speciali secondo la
Regola 13D dell'Allegato I al Potocollo (13)

ed è perciò esentata dalle disposizioni della Regola 13 dell'Allegato I
al Protocollo.

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data
(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

(12) Cancellare se non applicabile.

(13) Cancellare nel modo pertinente.

SI CERTIFICA CHE:

la nave è stata visitata secondo la Regola 4 dell'Allegato I al Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, riguardante la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi; e

la visita ha dimostrato che la struttura, l'equipaggiamento, gli impianti, gli accessori, le sistemazioni e i materiali della nave, e le loro condizioni, sono sotto ogni aspetto soddisfacenti e la nave risponde alle prescrizioni applicabili dell'Allegato I al Protocollo.

Il presente certificato è valido fino a
subordinatamente all'esecuzione della visita intermedia (o delle visite intermedie) ad intervalli di

Rilasciato a
(Luogo rilascio del certificato)

..... 19.....
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

VISITA INTERMEDIA.

Si certifica che, ad una visita intermedia richiesta dalla Regola 4 (1) (c) dell'Allegato I al Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, questa nave e le sue condizioni sono state trovate rispondenti alle relative prescrizioni del Protocollo.

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

APPENDICE III.

MODULO DEL REGISTRO DEGLI IDROCARBURI

Al modulo esistente del Registro degli idrocarburi vengono aggiunti i seguenti moduli di Supplemento:

Supplemento 1.

MODULO DI SUPPLEMENTO AL REGISTRO DEGLI IDROCARBURI
PER NAVI PETROLIERE CON CISTERNE ADIBITE A ZAVORRA PULITA (14).

Nome della nave

Numero o lettere distintivi

Capacità totale di trasporto di carico m³

Capacità totale delle cisterne adibite a zavorra pulita m³

Le seguenti cisterne sono designate come cisterne adibite a zavorra pulita:

Cisterna	Volume (m ³)	Cisterna	Volume (m ³)
----------	--------------------------	----------	--------------------------

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

Nota: I periodi coperti dal Supplemento devono essere conformi ai periodi coperti dal Registro degli idrocarburi.

(14) Questo Supplemento deve essere allegato al Registro degli idrocarburi per le navi petroliere che operano con cisterne adibite a zavorra pulita secondo la Reg. 13 A del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi. Altre informazioni devono essere indicate, come richiesto, nel Registro degli Idrocarburi.

A) *Zavorramento delle cisterne adibite a zavorra pulita.*

101. Specificazione della cisterna o delle cisterne zavorrate

102. Data e posizione della nave quando l'acqua destinata al lavaggio, o la zavorra di porto è stata prelevata per la cisterna o le cisterne adibite a zavorra pulita

103. Data e posizione della nave quando la pompa (o le pompe) e le tubazioni sono state lavate con scarico nelle cisterne dei residui oleosi

104. Data e posizione della nave quando è stata prelevata acqua addizionale per la cisterna (o le cisterne) adibite a zavorra pulita

105. Data, tempo e posizione della nave quando sono state chiuse:

(a) le valvole alle cisterne dei residui oleosi

(b) le valvole alle cisterne del carico

(c) altre valvole relative all'impianto della zavorra pulita

106. Quantità di zavorra pulita presa a bordo

Il sottoscritto certifica che, oltre a quanto sopra, al completamento dello zavorramento delle cisterne adibite a zavorra pulita, sono state ben chiuse tutte le prese dal mare, e tutte le connessioni ed interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni.

Data dell'annotazione

L'Ufficiale incaricato

Il Comandante

B) Scarico di zavorra pulita.

107. Specificazione della cisterna o delle cisterne

108. Data, tempo e posizione della nave all'inizio dello scarico della zavorra pulita:

(a) in mare

(b) negli impianti di ricezione

109. Data, tempo e posizione della nave al completamento dello scarico in mare

110. Quantità scaricata:

(a) in mare, o

(b) negli impianti di ricezione

111. L'acqua di zavorra è stata controllata prima dello scarico per accertare se era contaminata da idrocarburi?

112. Lo scarico, durante l'operazione, è stato controllato con un misuratore di contenuto di idrocarburi?

113. Prima o durante lo scarico, si è avuto qualche indizio di contaminazione da idrocarburi per l'acqua di zavorra?

114. Data e posizione della nave quando pompa e tubazioni sono state lavate dopo la caricazione

115. Data, tempo e posizione della nave quando sono state chiuse:

(a) le valvole alla cisterna di residui oleosi

(b) le valvole alle cisterne del carico

(c) altre valvole relative all'impianto di zavorra pulita

116. Quantità di acqua inquinata immessa nelle cisterne dei residui oleosi (specificare la cisterna - o le cisterne - dei residui oleosi)

Il sottoscritto certifica che, oltre a quanto sopra, al completamento della scarica della zavorra pulita, sono state ben chiuse tutte le prese dal mare, tutte le valvole di scarico fuori bordo e tutte le connessioni ed interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni, e che le pompe e i tubi destinati alle operazioni della zavorra pulita sono stati debitamente puliti.

Data dell'annotazione L'Ufficiale incaricato

Il Comandante

Supplemento 2.

MODULO DI SUPPLEMENTO AL REGISTRO DEGLI IDROCARBURI PER NAVI
TRASPORTO PETROLIO GREGGIO CHE OPERANO CON UN PROCEDIMENTO
DI PULITURA DELLE CISTERNE DEL CARICO MEDIANTE LAVAGGIO
CON PETROLIO GREGGIO (15).

Nome della nave

Numero o lettere distintivi

Capacità totale di trasporto del carico m³

Viaggio da a
(Porto o Porti) (data) (Porto o Porti) (data)

NOTE: I periodi coperti dal Supplemento devono essere conformi ai periodi coperti dal Registro degli Idrocarburi.

Le cisterne del carico lavate con petrolio greggio devono essere quelle indicate nel Manuale operativo e di equipaggiamento richiesto dalla Regola 13B (5) (a) del Protocollo. Per ogni cisterna lavata o risciacquata con acqua deve essere usata una colonna separata.

(15) Questo Supplemento deve essere allegato al Registro degli Idrocarburi per le navi trasporto petrolio greggio che operano con un procedimento di pulitura delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio secondo la Reg. 13 B dell'Allegato I al Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi ed è inteso a sostituire la Sezione (e) del Registro degli Idrocarburi. Dettagli sullo zavorramento e sul de-zavorramento ed altre informazioni richieste devono essere annotati nel Registro degli Idrocarburi.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

A) *Lavaggio con petrolio greggio.*

201. Data e porto in cui è stato prelevato il petrolio greggio per lavaggio, oppure posizione della nave se il prelievo è avvenuto tra due porti di scarico				
202. Specificare la cisterna o le cisterne lavate (ved. Nota 1)				
203. Numero delle macchine usate				
204. Inizio del lavaggio				
(a) data e tempo				
(b) vuoto				
205. Metodo di lavaggio impiegato (ved. Nota 2)				
206. Pressione della tubazione di lavaggio				
207. Completamento o arresto del lavaggio				
(a) data e tempo				
(b) vuoto				
208. Osservazioni				

Le cisterne sono state lavate secondo i programmi dati nel Manuale operativo e di equipaggiamento (ved. Nota 3) e alla fine di tale operazione riscontrate asciutte.

Data dell'annotazione L'Ufficiale incaricato

Il Comandante

Nota 1: Quando una singola cisterna ha più macchine che possono essere fatte funzionare contemporaneamente, come descritto nel Manuale operativo e di equipaggiamento, la sezione che viene lavata con petrolio greggio deve essere precisata; per esempio n. 2 al centro, sezione prodiera.

Nota 2: In accordo col Manuale operativo e di equipaggiamento, annotare se viene impiegato il metodo a singolo stadio o a più stadi. Se viene impiegato il metodo a più stadi, dare l'arco verticale coperto dalle macchine e il numero di volte che tale arco viene coperto in quel particolare stadio del programma.

Nota 3: Se i programmi dati nel Manuale operativo e di equipaggiamento non sono seguiti, nelle osservazioni devono essere indicati dettagli su ciò.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

B) *Risciacquo o lavaggio con acqua dei fondi delle cisterne.*

209. Data e posizione della nave quando è stato effettuato il risciacquo o il lavaggio

210. Specificazione della cisterna o delle cisterne e data

211. Volume d'acqua impiegato

212. Acqua sporca trasferita in:

(a) impianti di ricezione

(b) cisterna o cisterne dei residui oleosi (precisarla)

Data dell'annotazione L'Ufficiale incaricato

Il Comandante

Supplemento 3.

MODULO DI SUPPLEMENTO AL REGISTRO DEGLI IDROCARBURI PER NAVI
PETROLIERE ADIBITE A SERVIZI SPECIALI (16).

Nome della nave

Numero o lettere distintivi

Capacità totale di trasporto di carico m³

Capacità totale dell'acqua di zavorra richiesta per l'osservanza
della Regola 13 (2) e (3) dell'Allegato I al Protocollo m³

Viaggi da a
(Porto o Porti) (data) (Porto o Porti) (data)

Nota: I periodi coperti dal Supplemento devono essere quelli indicati nel registro degli Idrocarburi.

(16) Questo Supplemento deve essere allegato al Registro degli Idrocarburi per le navi petroliere adibite a servizi specifici secondo la Reg. 13 C dell'Allegato I al Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi ed è inteso a sostituire le Sezioni (d), (f), (g) ed (i) del Registro degli idrocarburi. Altre informazioni richieste vanno indicate nel Registro degli idrocarburi.

A) Caricazione di acqua di zavorra.

301. Designazione della cisterna o delle cisterne zavorrate				
302. Data e posizione della nave durante lo zavorramento				
303. Quantità totale di zavorra imbarcata (in m ³)				
304. Metodo di calcolo della quantità di zavorra				
305. Osservazioni				
306. Data e firma dell'Ufficiale incaricato				
307. Data e firma del Comandante				

B) Ridistribuzione di acqua di zavorra entro la nave.

308. Motivo della ridistribuzione				
309. Data e firma dell'Ufficiale incaricato				
310. Data e firma del Comandante				

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

C) Scaricazione di acqua di zavorra negli impianti di ricezione.

311. Data e porto (o porti) in cui l'acqua di zavorra è stata scaricata

312. Nome e designazione dell'impianto di ricezione

313. Quantità totale di acqua di zavorra scaricata (in m³)

314. Metodo di calcolo della quantità di zavorra

315. Data e firma dell'Ufficiale incaricato

316. Data e firma del Comandante

317. Data, firma e timbro del Funzionario dell'Autorità portuale

PROTOCOLE**de 1978 relatif a la Convention internationale
de 1974 pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974,

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

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

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

SONT CONVENUES de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

(Obligations générales).

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

ARTICLE II.

(Champ d'application).

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

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

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

ARTICLE III.

(Communication de renseignements).

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

ARTICLE IV.

(Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion).

1. — Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 1er mars 1979 et reste en-

suite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

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

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

ARTICLE V.

(Entrée en vigueur).

1. — Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

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

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

ARTICLE VI.

(Dénonciation).

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

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

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

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

ARTICLE VII.

(Dépositaire).

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

2. — Le Dépositaire:

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

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

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

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

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

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

ARTICLE VIII.

(Langues).

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

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

FAIT A LONDRES ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES

PARTIE A — APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

RÈGLE 2.

(Définitions).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

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

PARTIE B — VISITES ET CERTIFICATS.

RÈGLE 6.

(Inspection et visites).

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

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

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

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

i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et

ii) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

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

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

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

RÈGLE 7.

(Visites des navires à passagers).

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

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

RÈGLE 8.

(Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge).

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

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

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois

mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe *a*) de la présente règle a été **maintenu dans les conditions** prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa *iii*) du paragraphe *a*) de la règle 12 du chapitre I. de la Convention.

RÈGLE 10.

(Visites de la coque, des machines et du matériel d'armement des navires de charge).

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

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

i) aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);

ii) en plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

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

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

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

RÈGLE 11.

(Maintien des conditions après visite).

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

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

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

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine

ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

RÈGLE 14.

(Durée de validité des certificats).

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

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

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

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

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être ac-

cordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d) de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

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

g) Un certificat cesse d'être valable:

i) si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa a) de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa a) de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes d), e) ou f) de la présente règle; ou

ii) si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

RÈGLE 19.

(Contrôle).

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

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement

dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

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

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe b) de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

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

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

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

CHAPITRE II-1.

CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITE,
MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

PARTIE A — GENERALITES.

RÈGLE 1.

(Application).

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe b) actuel:

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

1. — dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou

2. — en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1er janvier 1980; ou

3. — dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

4. — qui a subi un changement ou une modification de caractère important:

a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou

b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou

c) qui est achevé après le 1er juin 1982.

iv) Aux fins du paragraphe *d)* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est

pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa *iii*) du présent paragraphe.

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

RÈGLE 2.

(Définitions).

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel:

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

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

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

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

ii) dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;

iii) dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

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

PARTIE C — MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES.

RÈGLE 29.

(Appareil à gouverner).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

d) *Navires-citernes uniquement:*

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

1. — il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. En cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation. Chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner. En cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Les alarms prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;

2. — il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;

3. — des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;

4. — un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;

5. — la position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle du

gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et

6. — il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

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

1. — l'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa *ii)* 2) du paragraphe *d)* de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs. Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner. Tous les raccordements mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

2. — l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant. Le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;

3. — l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa *ii)* 2) du paragraphe *d)* de la présente règle;

4. — les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;

5. — en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et

6. — une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui

permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure. Le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 noeuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2.

CONSTRUCTION — PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A — GENERALITES.

RÈGLE 1.

(Application).

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe a) actuel:

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

1. — dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou

2. — en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1er janvier 1980; ou

3. — dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

4. — qui a subi un changement ou une modification de caractère important:

a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou

b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou

c) qui est achevé après le 1er juin 1982.

v) Aux fins de l'alinéa *ii*) du paragraphe *a*) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa *iv*) du présent paragraphe.

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

RÈGLE 3.

(Définitions).

Remplacer le paragraphe v) actuel par le suivant:

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

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

x) Le « pétrole brut » est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend:

i) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et

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

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

RÈGLE 55.

(Champ d'application).

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

a) Sauf dispositions expresse contraire:

i) la présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60°C (140°F) (essai en creuset fermé) et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autre produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et

ii) en outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention. Toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre. Dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f) de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

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

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

RÈGLE 60.

(Protection des citernes à cargaison).

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

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

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

i) permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et

ii) permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

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

i) permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et

ii) être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

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

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

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

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe *a)* de la présente règle au plus tard:

i) deux ans après l'entrée en vigueur du présente Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

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

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

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe *a)* de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V.

SECURITE DE LA NAVIGATION

RÈGLE 12.

(Matériel de navigation de bord).

Remplacer le paragraphe a) actuel par le suivant:

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

RÈGLE 19.

(Utilisation du pilote automatique).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

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

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre:

RÈGLE 19-1.

(Fonctionnement de l'appareil à gouverner).

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à

gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

RÈGLE 19-2.

(Appareil à gouverner — Essais et exercices).

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

- i) l'appareil à gouverner principal;
- ii) l'appareil à gouverner auxiliaire;
- iii) les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
- iv) les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
- v) l'alimentation en énergie de secours;
- vi) les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
- vii) les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- viii) les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.

b) Les vérifications et essais doivent porter sur:

- i) le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
- ii) l'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectés visuellement; et
- iii) le bon fonctionnement du moyen de communication entre **la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.**

c) i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.

ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement

des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.

d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes *a)* et *b)* de la présente règle, des exercices portant sur les manoeuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manoeuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.

e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a)* et *b)* de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.

f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a)* et *b)* de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manoeuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe *d)* de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.

APPENDICE

MODELE DE CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

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

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

*Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.*

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

Type de navire:

Navire-citerne transporteur de pétrole brut (1)

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (1)

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (1)

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (1).

(1) Rayer les mentions inutiles.

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

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

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

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

IL EST CERTIFIÉ:

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

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

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

le 19.....

(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre
le certificat)

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

VISITE INTERMÉDIAIRE

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

MODELE DE CERTIFICAT DE SECURITE DU MATERIEL
D'ARMEMENT POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

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

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

*Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.*

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

Type de navire:

Navire-citerne transporteur de pétrole brut (2)

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (2)

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (2)

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (2).

(2) Rayer les mentions inutiles.

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

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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

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

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

IL EST CERTIFIÉ:

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

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

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

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

le 19.....

(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre
le certificat)

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

VISITE INTERMÉDIAIRE

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
.....

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

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

.....
Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Traduzione non ufficiale

N.B. - *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel Protocollo fra cui il testo in lingua francese, qui sopra riportato.*

P R O T O C O L L O

**del 1978 relativo alla Convenzione internazionale
del 1974 per la salvaguardia
della vita umana in mare**

LE PARTI CONTRAENTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

ESSENDO PARTI contraenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, stipulata a Londra il 1° novembre 1974,

RICONOSCENDO il significativo contributo che può essere dato, dalla suddetta Convenzione, alla sicurezza delle navi e delle proprietà in mare ed alla salvaguardia delle vite umane a bordo,

RICONOSCENDO ALTRESÌ la necessità di migliorare ulteriormente la sicurezza delle navi e in particolare delle navi petroliere,

CONSIDERANDO che l'obbiettivo può ottimamente essere raggiunto con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO I.

(Obblighi generali).

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dar effetto alle disposizioni del presente Protocollo e del suo Annesso che ne costituisce parte integrante.

Qualsiasi riferimento al presente Protocollo deve considerarsi riferimento anche al suo Annesso.

ARTICOLO II.

(Applicazione).

1. — Le disposizioni degli articoli II, III, eccetto il comma (a), IV, VI (b), (c) e (d), VII ed VIII della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (da qui in avanti indicata come « la Convenzione ») sono incorporate nel presente Protocollo, con la intesa che i riferimenti, che si trovano nei suddetti articoli, alla Convenzione ed ai Governi contraenti siano considerati riferimenti al presente Protocollo ed alle Parti contraenti del presente Protocollo, rispettivamente.

2. — Ogni nave cui si applica il presente Protocollo deve soddisfare alle disposizioni della Convenzione, con le modifiche e aggiunte stabilite nel presente Protocollo.

3. — Circa le navi di Stati che non sono Parti contraenti della Convenzione e del presente Protocollo, le Parti contraenti del presente Protocollo applicheranno le norme della Convenzione e del presente Protocollo come può essere necessario per assicurarsi che tali navi non godono di un trattamento più favorevole.

ARTICOLO III.

(Comunicazione di informazioni).

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a comunicare alla Segreteria generale dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come « l'Organizzazione »), ed a depositare presso di essa, un elenco di ispettori nominati, o di organizzazioni riconosciute, autorizzati ad agire per loro conto nel far applicare le misure per la salvaguardia

della vita umana in mare, da distribuire alle Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione deve perciò notificare all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorizzazione delegata agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute.

ARTICOLO IV.

(Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione).

1. — Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede della Organizzazione, per la firma, dal 1° giugno 1978 al 1° marzo 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione.

Secondo le disposizioni del punto 3 del presente Articolo, gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:

(a) firma senza riserve per ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(c) adesione.

2. — Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. — Il presente Protocollo può essere firmato senza riserve, ratificato, accettato, approvato, o vi si può ad esso aderire, solo dagli Stati che hanno firmato senza riserve, ratificato, accettato, approvato la Convenzione o che hanno ad essa aderito.

ARTICOLO V.

(Entrata in vigore).

1. — Il presente Protocollo entrerà in vigore 6 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il 50 per cento del tonnello di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti contraenti secondo l'articolo IV di esso, purché però il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

2. — Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.

3. — Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base all'articolo VIII della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

ARTICOLO VI.

(Denuncia).

1. — Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte in qualsiasi data dopo trascorsi 5 anni dalla data in cui il presente Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.

2. — La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. — Una denuncia avrà effetto dopo 1 anno, o dopo un periodo di tempo più lungo quale può essere specificato nello strumento di denuncia, dalla data in cui essa è stata ricevuta dalla Segreteria generale dell'Organizzazione.

4. — Una denuncia della Convenzione da una Parte sarà considerata essere denuncia dalla Parte stessa anche del presente Protocollo.

ARTICOLO VII.

(Depositario).

1. — Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come « il Depositario »).

2. — Il Depositario deve:

(a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:

(i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;

(ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;

(iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;

(b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo od hanno ad esso aderito.

3. — Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO VIII.

(Lingue).

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue cinese, inglese, francese e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nelle lingue araba, tedesca e italiana.

IN FEDE DI QUANTO SOPRA i sottoscritti, debitamente
a ciò autorizzati dai rispettivi Governi, hanno
firmato il presente Protocollo

FATTO A LONDRA il 17 febbraio 1978.

..... (firme omesse)

ANNESSO

MODIFICHE E AGGIUNTE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE
DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

CAPITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI

PARTE A — APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, ECC.

REGOLA 2.

(Definizioni).

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(n) « Età di una nave » significa il periodo di tempo trascorso dall'anno di costruzione quale indicato nei fogli di immatricolazione della nave.

PARTE B — VISITE E CERTIFICATI

REGOLA 6.

(Ispezioni e visite).

Il testo esistente della Regola 6 viene sostituito dal seguente:

(a) Le ispezioni e le visite delle navi, per quanto riguarda l'applicazione dei dispositivi delle presenti Regole e la concessione di esenzioni da esse, devono essere effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può però affidare le ispezioni e le visite a ispettori all'uopo nominati o ad organizzazioni da essa riconosciute.

(b) L'Amministrazione deve istituire disposizioni per le ispezioni non programmate da effettuare durante il periodo di validità del certificato.

Tali ispezioni devono assicurare che la nave e il suo equipaggiamento rimangono, sotto ogni punto di vista, soddisfacenti per il servizio cui la nave è adibita.

Queste ispezioni possono essere effettuate dai servizi di ispezione dell'Amministrazione stessa, oppure da ispettori nominati, oppure da organizzazioni riconosciute, oppure da altre Parti su richiesta dell'Amministrazione. Se l'Amministrazione, in base alle disposizioni delle Regole 8 e 10 del presente Capitolo, stabilisce visite annuali obbligatorie, le suddette ispezioni non programmate non sono obbligatorie.

(c) Un'Amministrazione che nomina ispettori o riconosce organizzazioni per effettuare ispezioni e visite ai sensi dei commi (a) e (b) della presente Regola, deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od ogni organizzazione riconosciuta a:

(i) richiedere riparazioni a una nave, e

(ii) effettuare ispezioni e visite se richieste dalle competenti Autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare all'Organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni conferite agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute.

(d) Quando un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del certificato o sono tali che la nave non è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente assicurarsi che sia stato preso un provvedimento correttivo e deve in tempo debito informarne l'Amministrazione. Se tale provvedimento correttivo non viene preso, il certificato relativo deve essere ritirato e l'Amministrazione ne deve essere informata immediatamente; e, se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, anche le competenti autorità dello Stato del porto devono esserne informate immediatamente. Quando un funzionario dell'Amministrazione o un ispettore nominato o un'organizzazione riconosciuta hanno informato le competenti autorità dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve fornire a tale funzionario o ispettore o organizzazione ogni assistenza necessaria per soddisfare i loro obblighi secondo la presente Regola. Quando possibile, il Governo dello Stato del porto interessato deve assicurarsi che la nave non parta fino a che possa prendere il mare, o lasciare il porto per recarsi in un appropriato cantiere di riparazione, senza pericolo per la nave stessa o per le persone imbarcate.

(e) In ogni caso, l'Amministrazione deve garantire pienamente la completezza e l'efficienza dell'ispezione e della visita, e deve provvedere a quanto necessario per soddisfare a tale obbligo.

REGOLA 7.

(Visite delle navi da passeggeri).

Il testo esistente del comma (b) (iii) viene sostituito dal seguente:

(iii) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata dopo una riparazione conseguente alle indagini prescritte alla Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni.

La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che il materiale e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni siano soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave soddisfa sotto ogni punto di vista alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e delle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare, e delle leggi, decreti, ordinamenti e norme promulgati in merito dall'Amministrazione.

REGOLA 8.

(Visita dei mezzi di salvataggio e di altre dotazioni delle navi da carico).

Il testo esistente della Regola 8 viene sostituito dal seguente:

(a) I mezzi di salvataggio, eccetto l'impianto radiotelegrafico nel motoscafo di salvataggio o l'apparecchio radio portatile per mezzi di salvataggio, l'ecosonda, la girobussola, i mezzi di estinzione incendi e l'impianto a gas inerte delle navi da carico cui si applicano i Capitoli II-1, II-2, III e V della Convenzione e del presente Protocollo, sono soggetti a visite iniziale e susseguenti come prescritto per le navi da passeggeri nella Regola 7 del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo, sostituendo 24 mesi in luogo di 12 mesi nel comma (a) (ii) di tale Regola. I piani per la difesa contro il fuoco nelle navi nuove e le scalette per piloti comprese quelle a motore, i fanali, i segnali ed i mezzi per emettere segnali sonori, imbarcati su navi nuove od esistenti, devono essere inclusi nelle visite, per garantire che essi rispondano pienamente alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e, ove applicabile, alle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare.

(b) Per le navi petroliere aventi 10 o più anni di età, devono essere effettuate visite intermedie, entro 3 mesi prima o dopo la data di scadenza dei Certificati di sicurezza delle dotazioni di nave da carico, per assicurarsi che le dotazioni di cui al comma (a) della presente Regola si sono mantenute come indicato alla Regola 11 del presente Capitolo e si trovano in buone condizioni di funziona-

mento. Tali visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico rilasciato a norma della Regola 12 (a) (iii) del Capitolo I della Convenzione.

REGOLA 10.

(Visite di scafo, macchine ed equipaggiamento delle navi da carico).

Il testo esistente della Regola 10 viene sostituito dal seguente:

(a) Scafo, macchine ed equipaggiamento (esclusi quegli elementi per i quali vengono rilasciati i Certificati di sicurezza per le dotazioni di nave da carico, i Certificati di sicurezza radiotelegrafica per navi da carico o i Certificati di sicurezza radiotelefonica per navi da carico) di una nave da carico devono essere visitati al loro completamento, e poi come l'Amministrazione potrà considerare necessario, per assicurarsi che le loro condizioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista, ed ai seguenti intervalli:

(i) agli intervalli specificati dall'Amministrazione ma non eccedenti 5 anni (visite periodiche);

(ii) oltre a tali visite periodiche, una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve sottoporsi ad almeno una visita intermedia durante il periodo di validità del suo Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico. Nei casi in cui soltanto una di **tali visite intermedie sia effettuata** in uno dei periodi di validità del certificato, essa deve essere eseguita non prima di 6 mesi dalla data a metà del periodo di validità del certificato, né 6 mesi dopo tale data.

(b) Le visite iniziale e periodiche devono essere tali da assicurare che le sistemazioni, i materiali e i dimensionamenti della struttura, le caldaie e gli altri recipienti in pressione, i loro accessori, il macchinario principale e ausiliario compresi gli organi di governo e i relativi impianti di comando, l'impianto elettrico e gli altri equipaggiamenti sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista per il servizio cui la nave è destinata. Tali visite, nel caso di navi petroliere, devono includere anche l'ispezione della parte esterna del fondo della nave, i locali pompe, gli impianti delle tubature del carico e del combustibile, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme.

(c) Una visita intermedia a una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve comprendere l'ispezione degli organi di governo e dei relativi impianti di comando, dei locali pompe, degli impianti delle tubature del carico e del combustibile sul ponte e nei locali pompe, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme, le sistemazioni elettriche nelle zone pericolose e la parte esterna del fondo della nave.

Oltre all'esame visivo dell'impianto elettrico, deve essere misurata la resistenza di isolamento dell'impianto elettrico nelle zone pericolose. Se, dopo gli esami, vi fosse qualche dubbio sulle condizioni delle tubature, devono essere prese misure addizionali, quali prove idrostatiche e determinazione di spessore, come necessario. Le suddette visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico rilasciato in base alla Regola 12 (a) (ii) del Capitolo I della Convenzione.

(d) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata, quando sia richiesta dopo un'indagine prescritta nella Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni. La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che i materiali e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

REGOLA 11.

(Mantenimento delle condizioni dopo le visite).

Il testo esistente della Regola 11 viene sostituito dal seguente:

(a) Le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere mantenute in modo da soddisfare alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo per garantire che la nave rimarrà, sotto ogni punto di vista, atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa e per le persone imbarcate.

(b) Dopo che sia stata completata una visita secondo le Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e del presente Protocollo, nessun cambiamento può essere apportato alla struttura, al macchinario, all'equipaggiamento e ad altre parti che siano state oggetto della visita, senza benestare dell'Amministrazione.

(c) Qualora la nave subisca un'avaria o venga scoperto un difetto interessante la sicurezza della nave o l'efficienza o la completezza dei suoi mezzi di salvataggio o altro equipaggiamento, il comandante o l'armatore della nave deve riferirne all'Amministrazione, o all'ispettore nominato, o all'organizzazione riconosciuta, che deve rilasciare il relativo certificato, che provvederà a che siano iniziate indagini per stabilire se sia necessaria una visita come richiesto dalle Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e dal presente Protocollo. Se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, il comandante o l'armatore deve informare immediatamente anche le competenti autorità dello Stato del porto, e l'ispettore nominato o l'organizzazione riconosciuta deve accertarsi che tale informazione sia stata data.

REGOLA 14.

(Durata e validità dei certificati).

Il testo esistente della Regola 14 viene sostituito dal seguente:

(a) I certificati, eccetto il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico, il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico ed ogni Certificato di esenzione, devono essere rilasciati per un periodo non superiore a 12 mesi.

Il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 5 anni. Il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 24 mesi. I Certificati di esenzione non potranno avere validità superiore a quella dei certificati cui essi si riferiscono.

(b) Non può essere permessa alcuna estensione del periodo quinquennale di validità del Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico.

(c) Se una visita ha luogo entro i 2 mesi che precedono il termine del periodo per il quale è stato originariamente rilasciato un Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico o un Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico, per navi da carico aventi stazza lorda di 300 tons o più ma inferiore a 500 tons, detto Certificato può essere ritirato e può essere rilasciato un nuovo Certificato con scadenza 12 mesi dopo il termine del suddetto periodo.

(d) Se la nave, quando viene a scadere un certificato che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, non si trova in un porto della nazione in cui è immatricolata o in cui deve essere sottoposta a visita, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato, ma tale estensione può essere accordata solo al fine di permettere alla nave di completare il suo viaggio fino alla nazione nella quale essa è immatricolata o deve essere sottoposta a visita, e solo nei casi in cui appaia che sia appropriato e ragionevole fare così.

(e) Nessun certificato può essere esteso in base alle disposizioni del comma (d) della presente Regola per un periodo di tempo superiore a 5 mesi, ed una nave cui sia stata accordata un'estensione non deve essere autorizzata, in virtù di tale estensione, al suo arrivo nella nazione nella quale è immatricolata o nel porto in cui deve essere visitata, a lasciare quel porto o quella nazione senza aver ottenuto un nuovo certificato.

(f) Un certificato, che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, che non sia stato esteso in base alle suddette

disposizioni della presente Regola, può essere esteso dall'Amministrazione per un periodo di grazia fino ad 1 mese dalla data di scadenza su di esso indicata.

(g) Un certificato cessa di avere validità:

(i) se le ispezioni e le visite non vengono effettuate entro i periodi specificati nelle Regole 7 (a), 8, 9 e 10 (a) del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo o entro gli eventuali periodi di estensione accordati in base ai commi (d), (e) od (f) della presente Regola, o

(ii) dopo trasferimento della nave alla bandiera di un altro Governo.

Un nuovo certificato può essere rilasciato solo quando il Governo che lo deve rilasciare sia pienamente soddisfatto che la nave risponde alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo. Nel caso di trasferimento tra due Parti, se richiesto entro 3 mesi dalla data del trasferimento, il Governo della Parte la cui bandiera era prima battuta dalla nave deve trasmettere al più presto all'Amministrazione copie dei certificati che la nave aveva prima del trasferimento e, se disponibili, copie dei relativi rapporti di visita.

REGOLA 19.

(Controlli).

Il testo esistente della Regola 19 viene sostituito dal seguente:

(a) Ogni nave, quando si trova in un porto di un'altra Parte, è soggetta a controlli, da parte di funzionari debitamente autorizzati dal Governo di tale Parte, intesi a verificare la validità dei certificati rilasciati in base alla Regola 12 o alla Regola 13 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Tali certificati, se validi, devono essere accettati a meno che non vi siano chiari elementi che facciano ritenere che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati di qualche certificato o che la nave e il suo equipaggiamento non soddisfano alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo.

(c) Nella circostanza di cui al comma (b) della presente Regola o se un certificato è spirato o ha perduto la sua validità, il funzionario che esegue il controllo deve fare passi per assicurarsi che la nave non parta fino a che non possa prendere il mare o lasciare il porto per arrivare ad un appropriato cantiere di riparazione senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

(d) Nel caso che questo controllo dia origine ad un intervento di qualsiasi genere, il funzionario che effettua il controllo deve immediatamente informare, per iscritto, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica dello Stato di cui la nave batte la bandiera, di tutte le circostanze per cui l'intervento è stato ritenuto necessario. Inoltre devono essere di ciò informati anche gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute responsabili del rilascio dei certificati. I fatti riguardanti l'intervento devono essere notificati all'Organizzazione.

(e) L'Autorità interessata dello Stato del porto deve notificare tutte le informazioni riguardanti la nave alle autorità del più vicino porto di scalo, oltreché alle parti di cui al comma (d) della presente Regola, se non è in grado di fare quanto detto nei commi (c) e (d) della presente Regola o se la nave è stata autorizzata a procedere fino al più vicino porto di scalo.

(f) Nell'effettuazione dei controlli secondo la presente Regola, deve essere compiuto ogni sforzo per evitare che una nave venga indebitamente fermata o ritardata.

Se una nave viene per ciò indebitamente fermata o ritardata, essa ha diritto a compenso per perdite o danni patiti.

CAPITOLO II-1.

COSTRUZIONE — COMPARTIMENTAZIONE E STABILITÀ
MACCHINE ED IMPIANTI ELETTRICI

PARTE A — GENERALITÀ.

REGOLA 1.

(Applicazione).

Al testo esistente del comma (b) della Regola I viene aggiunto quanto segue:

(iii) Nonostante le disposizioni del punto (ii) del presente comma (b) e del punto (a) (iii) della presente Regola, ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera « nuova » significa una nave petroliera:

1. — per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

2. — in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si trovi ad un corrispondente stadio di costruzione, dopo il 1° gennaio 1980; o

3. — la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

4. — che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:

(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(b) in mancanza di un contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 1° gennaio 1980; o

(c) siano completate dopo il 1° giugno 1982.

(iv) Ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera « esistente » è una nave petroliera che non sia una nave petroliera « nuova » quale definita al punto (iii) del presente comma (b).

(v) Ai fini del punto (iii) del presente comma (b), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20 000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione inter-

nazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

REGOLA 2.

(Definizioni).

Al testo esistente della Regola 2 vanno aggiunti i seguenti commi:

(k) L'impianto di comando a distanza degli organi di governo è il mezzo col quale i dovuti movimenti del timone vengono trasmessi dal ponte di comando ai comandi dei gruppi che azionano i detti organi.

1. — L'organo di governo principale è il macchinario, gli eventuali gruppi che azionano l'organo stesso e i suoi ausiliari, ed i mezzi di applicazione del momento torcente all'asta del timone (per esempio barra o settore) necessari per far muovere il timone al fine di governare la nave nelle condizioni di servizio normale.

(m) Gruppo azionante un organo di governo è:

(i) nel caso di organo di governo elettrico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico;

(ii) nel caso di organo di governo elettro-idraulico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico e la pompa connessa;

(iii) nel caso di altro organo di governo idraulico, la macchina che lo aziona e la pompa connessa.

(n) L'organo di governo ausiliario è il sistema che è provvisto per far muovere il timone al fine di governare la nave nel caso che venga a mancare l'organo di governo principale.

PARTE C — MACCHINE E IMPIANTI ELETTRICI.

REGOLA 29.

(Organi di governo).

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Solo per le navi petroliere:

(i) Quanto segue si applica ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più e, non dopo 2 anni dalla

data di entrata in vigore del presente Protocollo, ad ogni nave petroliera esistente avente stazza lorda di 10.000 tons o più:

1. — devono essere provveduti due impianti di comando a distanza degli organi di governo, ognuno dei quali deve poter essere comandato separatamente dal ponte di comando.

Ciò non richiede che la ruota o la leva di governo siano in doppio.

Nel caso di mancanza dell'impianto di comando a distanza degli organi di governo in funzione, l'altro impianto deve poter essere messo in funzione immediata da un posto sul ponte di comando. Ogni impianto di comando a distanza degli organi di governo, se elettrici, deve essere servito da un proprio circuito separato, alimentato dal circuito che aziona gli organi di governo, da un posto situato dentro al compartimento degli organi di governo. In caso di mancanza di alimentazione di energia elettrica ad un impianto di comando a distanza degli organi di governo deve essere dato allarme al ponte di comando. Gli allarmi richiesti nel presente punto 1. devono essere tanto acustici quanto ottici e devono essere situati in un posto sul ponte di comando ove possano essere prontamente osservati;

2. — un comando dell'organo di governo principale deve essere previsto anche nel compartimento degli organi di governo;

3. — nel compartimento degli organi di governo devono essere previsti mezzi per sconnettere gli impianti di comando a distanza degli organi di governo dal circuito che li aziona;

5. — tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo deve essere previsto un mezzo di comunicazione;

5. — sul ponte di comando deve essere indicata la posizione angolare esatta del timone. L'indicazione dell'angolo del timone deve essere indipendente dagli impianti di comando a distanza degli organi di governo; e

6. — la posizione angolare del timone deve essere riconoscibile nel compartimento degli organi di governo.

(ii) Ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più, in aggiunta alle richieste di cui in (a) ed in (d) (i) della presente Regola, si applica quanto segue:

1. — l'organo di governo principale deve comprendere due o più gruppi di energia identici e deve essere capace di azionare il timone come richiesto in (d) (ii) (2) della presente Regola mentre sono in funzione uno o più gruppi.

Per quanto ragionevole e pratico, l'organo di governo principale deve essere sistemato in modo che una singola mancanza nella sua tubatura o in uno dei gruppi non menomi l'integrità delle altre parti dell'organo di governo.

Tutti gli accoppiatoi meccanici che fanno parte dell'organo di governo e la connessione meccanica con eventuali impianti di comando a distanza dell'organo di governo, devono essere di sana e fidata costruzione a soddisfazione dell'Amministrazione;

2. — l'organo di governo principale deve essere capace, con la nave alla sua massima immersione in mare, di portare il timone da 35° da un lato a 35° dall'altro, quando la nave procede in marcia avanti alla sua massima velocità di esercizio. Il timone deve poter essere portato da 35° dall'uno o dall'altro lato a 30° dall'altro in non più di 28 s, nelle stesse condizioni;

3. — l'organo di governo principale deve essere azionato meccanicamente se necessario per adempiere alle richieste di cui in (d) (ii) (2) della presente Regola;

4. — i gruppi che azionano l'organo di governo principale devono essere sistemati in modo da partire automaticamente quando l'energia viene ristabilita dopo una sua mancanza;

5. — nel caso di mancanza di uno qualunque dei gruppi che azionano gli organi di governo, deve esserne dato un allarme al ponte di comando. Ogni gruppo deve poter essere messo in funzione automaticamente o manualmente da una posizione sul ponte di comando, e

6. — deve essere prevista automaticamente un'alimentazione alternativa di energia, sufficiente almeno per alimentare un gruppo degli organi di governo in modo da azionare il timone come precisato qui di seguito ed anche per alimentare l'impianto di comando a distanza associato e l'indicatore dell'angolo del timone entro 45 s, dalla sorgente di energia elettrica di emergenza o da un'altra sorgente di energia indipendente posta nel compartimento degli organi di governo. La sorgente di energia indipendente deve essere usata solo a questo scopo e deve avere una capacità sufficiente per mezz'ora di funzionamento continuo. Il gruppo che aziona l'organo di governo, quando viene alimentato dalla sorgente di energia indipendente, deve essere capace almeno di portare il timone da 15° da un lato a 15° dall'altro in non più di 60 s con la nave alla sua massima immersione in mare quando procede in marcia avanti a metà della sua velocità massima di esercizio, oppure a 7 nodi, assumendo il maggiore tra questi due valori di velocità.

CAPITOLO II-2.

COSTRUZIONE — PROTEZIONE ANTINCENDIO, RIVELAZIONE
DEGLI INCENDI ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI

PARTE A — GENERALITÀ

REGOLA 1.

(Applicazione).

Al testo esistente del comma (a) viene aggiunto quanto segue:

(iv) Nonostante le disposizioni dei punti (ii) e (iii) del presente comma (a), ai fini del punto (a) (ii) della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera « nuova » significa una nave petroliera:

1. — per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

2. — in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si trovi ad un corrispondente stato di costruzione, dopo il 1° gennaio 1980; o

3. — la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

4. — che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:

(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(b) in mancanza di un contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 1° gennaio 1980; o

(c) siano completate dopo il 1° giugno 1982.

(v) Ai fini del punto (a) (ii) della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera « esistente » è una nave petroliera che non sia una nave petroliera « nuova » quale definita al punto (iv) del presente comma (a).

(vi) Ai fini del punto (iv) del presente comma (a), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione inter-

nazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

REGOLA 3.

(Definizioni).

Il testo esistente del punto (v) viene sostituito dal seguente:

(v) « Dislocamento leggero » (Lightweight) significa il dislocamento di una nave (in t) senza carico, combustibile, olio lubrificante, acqua di zavorra, acqua dolce ed acqua di alimento in cisterne, provviste di consumo e passeggeri ed equipaggio coi loro effetti personali.

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(x) « Petrolio greggio » (Crude oil) significa qualsiasi petrolio che si trova allo stato naturale nella terra, trattato o no per renderlo atto al trasporto, e comprende:

(i) petrolio greggio da cui possono essere state estratte certe frazioni distillate

(ii) petrolio greggio a cui possono essere state aggiunte certe frazioni distillate.

PARTE E — MISURE DI SICUREZZA CONTRO GLI INCENDI
PER LE NAVI PETROLIERE.

REGOLA 55.

(Applicazione).

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Se non disposto altrimenti espressamente:

(i) La presente Parte E si applica a tutte le navi petroliere nuove che trasportano petrolio greggio e prodotti petroliferi con p.i. non superiore a 60°C (140°F) (prova in vaso chiuso) come determinato per mezzo di un apparato approvato di misura del p.i. e con pressione di vapore Reid inferiore alla pressione atmosferica e a quella di altri prodotti liquidi aventi rischio di incendio similare; e

(ii) inoltre, tutte le navi cui si applica la presente Parte E devono soddisfare alle norme delle Regole 52, 53 e 54 del Capitolo II-2 della Convenzione, con la differenza che gli impianti fissi di estinzione incendi a gas per i locali da carico non devono essere usati per navi petroliere nuove e per quelle navi petroliere esistenti che soddisfano alla Regola 60 del presente Capitolo. Per le navi petroliere esistenti per le quali non è richiesto che soddisfino alla Regola 60, l'Amministrazione, applicando le disposizioni del comma (f) della Regola 52, può accettare un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne. I dettagli della sistemazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

(b) Ove si intendano trasportare carichi, diversi da quelli di cui in (a) (i) della presente Regola, introducendo rischi di incendio **addizionali**, saranno richieste misure di sicurezza addizionali a soddisfazione dell'Amministrazione.

(c) Le navi che trasportano carichi combinati non devono trasportare carichi solidi, a meno che tutte le cisterne del carico siano vuote di petrolio e libere da gas o a meno che, in ogni caso, l'Amministrazione sia soddisfatta delle sistemazioni provvedute.

REGOLA 60.

(Protezione delle cisterne del carico).

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Per le navi petroliere nuove aventi portata lorda di 20.000 t o più, la protezione della zona di ponte delle cisterne del carico e delle cisterne stesse deve essere ottenuta per mezzo di un impianto fisso a schiuma per ponte e di un impianto fisso a gas inerte secondo le disposizioni delle Regole 61 e 62 del Capitolo II-2 della Convenzione, a meno che, in luogo delle suddette installazioni, l'Amministrazione, dopo aver considerato le sistemazioni e l'equipaggiamento della nave, possa accettare altre combinazioni di installazioni fisse se esse offrono protezione equivalente alle suddette, secondo la Regola 5 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a schiuma per ponte deve:

(i) essere capace di estinguere incendi di versamenti di petrolio ed anche di impedire l'accensione di petrolio versato non ancora acceso; e

(ii) essere capace di combattere incendi in cisterne rotte.

(c) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a gas inerte deve:

(i) essere capace di prevenire pericolosi accumuli di miscele esplosive in cisterne del carico intatte durante il servizio normale

per tutto il viaggio in zavorra ed il servizio necessario per le operazioni delle cisterne; e

(ii) essere progettato in modo da ridurre al minimo il rischio di incendio per generazione di elettricità statica da parte dello stesso impianto.

(d) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle disposizioni del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t, a meno che, per navi petroliere aventi portata lorda inferiore a 40.000 t non provviste di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 m³/h, l'Amministrazione possa esentare navi petroliere esistenti dalle richieste del presente comma (d), se non fosse ragionevole e praticabile applicare tali richieste, tenendo conto delle caratteristiche di progetto della nave.

(e) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 40 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio ed ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più impiegata per servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio provvista di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 m³/h, deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t.

(f) Ogni nave petroliera che opera con un procedimento di pulizia delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste della Regola 62 del Capitolo II-2 della Convenzione e di macchine fisse per lavaggio delle cisterne.

(g) Tutte le navi petroliere provviste di un impianto fisso a gas inerte devono avere un impianto di vuoto chiuso.

(h) Ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 2.000 tons o più non coperta dal comma (a) della presente Regola deve essere provvista di un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne.

I dettagli di tale installazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

CAPITOLO V.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

REGOLA 12.

(Equipaggiamento di navigazione delle navi).

Il testo esistente del comma (a) viene sostituito dal seguente:

(a) Tutte le navi aventi stazza lorda di 1.600 tons o più, ma inferiore a 10.000 tons, devono essere provviste di almeno 1 radar. Tutte le navi aventi stazza lorda di 10.000 tons o più devono essere provviste di almeno 2 radar, ciascuno atto a funzionare indipendentemente dall'altro. Tutti i radar previsti secondo la presente Regola devono essere di tipo approvato dall'Amministrazione e devono rispondere a norme operative non inferiori a quelle adottate dall'Organizzazione. Sul ponte di comando delle suddette navi devono esservi dispositivi per il rilievo delle letture dei radar.

REGOLA 19.

(Uso del pilota automatico).

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Il governo manuale deve essere provato dopo un uso prolungato del pilota automatico, e prima di entrare in zone in cui la navigazione richiede cautela speciale.

Al presente Capitolo vanno aggiunte le seguenti nuove Regole:

REGOLA 19-1.

(Funzionamento degli organi di governo).

Nelle zone in cui la navigazione richiede cautela speciale, le navi devono avere più di un gruppo di energia per gli organi di governo in funzione quando tali gruppi sono capaci di funzionamento simultaneo.

REGOLA 19-2.

(Organi di governo — Prove ed esercitazioni).

(a) Entro 12 ore dopo la partenza gli organi di governo della nave devono essere controllati e provati dall'equipaggio della nave. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, il funzionamento di quanto segue:

- (i) organo di governo principale;
- (ii) organo di governo ausiliario;
- (iii) impianti di comando a distanza degli organi di governo;
- (iv) posti di governo situati sul ponte di comando;
- (v) alimentazione di energia di emergenza;
- (vi) indicatori dell'angolo del timone rispetto alla posizione reale del timone;
- (vii) allarmi di mancanza di energia all'impianto di comando a distanza degli organi di governo; e
- (viii) allarmi di mancanza dei gruppi azionanti gli organi di governo.

(b) I controlli e le prove devono includere:

- (i) il completo movimento del timone secondo le possibilità degli organi di governo che sono richieste;
- (ii) un'ispezione visiva degli organi di governo e dei loro elementi di connessioni; e
- (iii) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo.

(c) (i) Sul ponte di comando e nel compartimento degli organi di governo devono essere permanentemente esposte istruzioni operative semplici, con un diagramma schematico mostrante le procedure di scambio per gli impianti di comando a distanza degli organi di governo e i gruppi che azionano gli organi di governo.

(ii) Tutti gli ufficiali interessati al funzionamento e/o alla manutenzione degli organi di governo devono avere familiarità con il funzionamento dei relativi impianti sistemati sulla nave e con i sistemi di scambio da un impianto ad un altro.

(d) Oltre ai controlli ed alle prove di « routine » prescritti ai commi (a) e (b) della presente Regola, devono venir effettuate esercitazioni di governo di emergenza almeno ogni 3 mesi, al fine di prendere pratica sulle procedure di governo di emergenza.

Queste esercitazioni devono includere un comando diretto da dentro il compartimento degli organi di governo, il sistema di comunicazione col ponte di comando e, ove applicabile, il funzionamento delle alimentazioni di energia alternative.

(e) L'Amministrazione può rinunciare alla richiesta di eseguire i controlli e le prove prescritti ai commi (a) e (b) della presente Regola per le navi che effettuano regolarmente viaggi di breve durata. Per tali navi i suddetti controlli e prove devono essere eseguiti almeno una volta alla settimana.

(f) Le date in cui vengono effettuati i controlli e le prove prescritti in (a) e (b) della presente Regola, e le date e i dettagli delle esercitazioni di governo di emergenza eseguite secondo il comma (d) della presente Regola, devono essere indicati nel giornale nautico come può essere prescritto dall'Amministrazione.

APPENDICE

MODULO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE
PER NAVE DA CARICO

Al modulo esistente viene aggiunto il seguente modulo di supplemento:

SUPPLEMENTO AL CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE
PER NAVE DA CARICO (1).

(Timbro ufficiale)

(Paese)

rilasciato in base alle disposizioni del

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974
per la salvaguardia della vita umana in mare

Nome della nave	Numero o lettere distintivi	Porto di immatricolazione	Portata lorda della nave (t)	Anno di costruzione

Tipo della nave:

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio (2)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio (2)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto tanto di petrolio greggio quanto di altri petroli (2)

Nave da carico che non sia una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli (2).

(1) Questo Supplemento deve essere attaccato permanentemente al Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico.

(2) Cancellare nel modo pertinente.

Data del contratto di costruzione o di trasformazione o modificazione di grande importanza

Data in cui è stata impostata la chiglia o la nave si trovava in uno stadio di costruzione corrispondente o in cui è stata iniziata una trasformazione o una modificazione di grande importanza

Data di consegna o di completamento di una trasformazione o modificazione di grande importanza

SI CERTIFICA CHE:

La nave è stata visitata secondo la Regola 10 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; e

la visita ha mostrato che le condizioni di scafo, macchine ed equipaggiamento quali definite nella suddetta Regola erano soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave rispondeva alle richieste del suddetto Protocollo.

Il presente Certificato è valido fino al
subordinatamente a visita o visite intermedie ad intervalli di

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del Certificato)

..... 19.....

(Firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il Certificato)

(Sigillo o timbro dell'Autorità rilasciante, come appropriato)

VISITA INTERMEDIA.

Si certifica che, in una visita intermedia richiesta dalla Regola 10 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, questa nave è stata riscontrata rispondente alle pertinenti disposizioni del detto Protocollo

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

MODULO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA
DELLE DOTAZIONI DI NAVE DA CARICO

Al modulo esistente viene aggiunto il seguente modulo di supplemento:

SUPPLEMENTO AL CERTIFICATO DI SICUREZZA
DELLE DOTAZIONI DI NAVE DA CARICO (3).

(Timbro ufficiale)

(Paese)

rilasciato in base alle disposizioni del

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974
per la salvaguardia della vita umana in mare

Nome della nave	Numero o lettere distintivi	Porto di immatricolazione	Portata lorda della nave (t)	Anno di costruzione

Tipo della nave:

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio (4)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio (4)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto tanto di petrolio greggio quanto di altri petroli (4)

Nave da carico che non sia una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli (4).

(3) Questo Supplemento deve essere attaccato permanentemente al Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico.

(4) Cancellare nel modo pertinente.

Data del contratto di costruzione o di trasformazione o modificazione di grande importanza

Data in cui è stata impostata la chiglia o la nave si trovava in uno stadio di costruzione corrispondente o in cui è stata iniziata una trasformazione o una modificazione di grande importanza

Data di consegna o di completamento di una trasformazione o modificazione di grande importanza

SI CERTIFICA CHE:

La nave è stata visitata secondo la Regola 8 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; e

la visita ha mostrato che le condizioni delle dotazioni di sicurezza quali definite nella Regola suddetta erano sotto ogni punto di vista soddisfacenti e la nave rispondeva alle richieste del detto Protocollo.

Il presente Certificato è valido fino al
subordinatamente a visita o visite intermedie ad intervalli di

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del Certificato)

..... 19.....
(Firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il Certificato)

(Sigillo o timbro dell'Autorità rilasciante, come appropriato)

VISITA INTERMEDIA

Si certifica che, in una visita intermedia richiesta dalla Regola 8 del Capitolo 1 del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, la nave è stata riscontrata rispondente alle pertinenti disposizioni del detto Protocollo.

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Secondo le disposizioni della Regola 14 del Capitolo I del Protocollo, la validità del presente Certificato viene estesa fino al

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)