Quatre-vingt-quatrième année – N° 4305 3 hija 1415 (3 mai 1995).

ISSN 0851 - 1217

ROYAUME DU MAROC

BULLETIN OFFICIEL

ÉDITION DE TRADUCTION OFFICIELLE

Le prix du numéro : 6 DH – Numéro des années antérieures : 9 DH – Les tables annuelles sont fournies gratuitement aux abonnés

ÉDITIONS	TARIFS D'ABONNEMENT AU MAROC 6 mois	AU MAROC 1 an	A L'ÉTRANGER	ABONNEMENT
Édition générale	**80 DH**	**120 DH**	**Par voie ordinaire ou aérienne, les tarifs prévus ci-contre sont majorés des frais d'envoi, tels qu'ils sont fixés par la réglementation postale en vigueur.**	IMPRIMERIE OFFICIELLE RABAT - CHELLAH Tél. : 76.50.24 - 76.50.25 - 76.54.13 C.C.P. n° 101-16 W à Rabat
Édition de traduction officielle	**60 DH**	**100 DH**		
Édition des annonces légales, judiciaires et administratives	**80 DH**	**120 DH**		
Édition des débats de la Chambre des Représentants		**100 DH**		

L'édition de traduction officielle contient la traduction officielle des lois et règlements ainsi que le texte en langue étrangère des accords internationaux lorsqu'aux termes de ces accords, ledit texte fait foi, soit seul, soit concurremment avec le texte arabe.

SOMMAIRE

TEXTES GÉNÉRAUX

Pages

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Dahir n° 1-93-44 du 14 ramadan 1414 (25 février 1994) portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et du protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978..... 232

Accord de prêt conclu entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement.

Décret n° 2-95-147 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant l'accord de prêt portant sur un montant équivalent à 25.000.000 $ US conclu le 6 ramadan 1415 (6 février 1995) entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement..... 365

Convention de crédit conclue entre d'une part, le gouvernement du Royaume du Maroc et d'autre part, la Banque française du commerce extérieur et la Banque marocaine du commerce extérieur.

Décret n° 2-95-156 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant la convention de crédit de 25.982.490 francs français conclue le 21 ramadan 1415 (21 février 1995) entre d'une part, le gouvernement du Royaume du Maroc et d'autre part, la Banque française du commerce extérieur et la Banque marocaine du commerce extérieur..... 365

Pages

Convention de crédit conclue entre le gouvernement du Royaume du Maroc et la Société générale.

Décret n° 2-95-160 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant la convention de crédit conclue le 1er ramadan 1415 (1er février 1995) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et la Société générale..... 365

Délégation d'attributions et de pouvoirs.

Décret n° 2-95-221 du 14 kaada 1415 (14 avril 1995) portant délégation d'attributions et de pouvoirs à M. Mohamed Hama, ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'incitation de l'économie..... 365

Véhicules transportant des matières dangereuses. – Marques distinctives.

Arrêté du ministre des transports n° 2109-93 du 29 chaabane 1415 (31 janvier 1995) fixant les marques distinctives que doivent porter les véhicules transportant des matières dangereuses..... 366

TEXTES PARTICULIERS

Revue « Enjeux ». – Autorisation d'impression au Maroc.

Décret n° 2-95-186 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) portant autorisation de l'impression de la revue « Enjeux » au Maroc 368

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

TEXTES GÉNÉRAUX

Dahir n° 1-93-44 du 14 ramadan 1414 (25 février 1994) portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et du protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et le protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978 ;

Vu les notes du secrétaire général de l'Organisation maritime internationale datées à Londres du 15 février 1993 et du 21 octobre 1993 relatives au dépôt des instruments d'adhésion du Royaume du Maroc à la convention et au protocole précités,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE UNIQUE. – Seront publiés au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et le protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978.

Fait à Rabat, le 14 ramadan 1414 (25 février 1994).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

MOHAMMED KARIM-LAMRANI.

*
* *

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

LES PARTIES A LA CONVENTION,

CONSCIENTES de la nécessité de protéger l'environnement en général et le milieu marin en particulier,

RECONNAISSANT que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution,

RECONNAISSANT EGALEMENT l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, premier instrument multilatéral à avoir eu pour objectif essentiel la protection de l'environnement, et sensibles à la contribution marquante que cette Convention a apportée à la préservation des mers et des littoraux contre la pollution,

DESIREUSES de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est d'établir des règles de portée universelle et qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales découlant de la Convention

1) Les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention.

2) Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1) «Règles» désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.

2) «Substance nuisible» désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.

3) a) «Rejet», lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.

b) «Rejet» ne couvre pas :

i) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972; ni

ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; ni

iii) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.

4) «Navire» désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.

5) «Autorité» désigne le gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Autorité est le gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'Etat riverain intéressé.

6) «Evénement» désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

7) «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ARTICLE 3

Champ d'application

1) La présente Convention s'applique :

a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention; et

b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

2) Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits souverains des Parties sur le fond des mers et sur le sous-sol adjacent aux côtes aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ou comme étendant ces droits, conformément au droit international.

3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

ARTICLE 4

Infractions

1) Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'Autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2) Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;

b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

3) Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'Etat qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

4) Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ARTICLE 5

Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie à la Convention conformément aux dispositions des règles sont acceptés par les autres Parties contractantes et considérés, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un Certificat délivré par elles-mêmes.

2) Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un Certificat en cours de validité, sauf si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'Etat qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. Toutefois, ladite Partie peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

3) Si une Partie refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de sa juridiction, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la présente Convention, la Partie avise immédiatement le Consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ou, en cas d'impossibilité, l'Autorité dont relève le navire intéressé. Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, la Partie demande à consulter l'Autorité dont relève le navire. L'Autorité est également avisée lorsqu'un navire ne possède pas à son bord de Certificat en cours de validité conforme aux dispositions des règles.

4) Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

ARTICLE 6

Recherche des infractions et mise en oeuvre des dispositions de la Convention

1) Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en oeuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2) Tout navire auquel la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

3) Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4) Dès réception de cette preuve, l'Autorité examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité informe rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5) Une Partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 7

Retards causés indûment aux navires

1) Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises en application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.

2) Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

ARTICLE 8

Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles

1) En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.

2) Chaque Partie à la Convention doit:

a) prendre les dispositions nécessaires pour qu'un fonctionnaire ou un organisme compétent reçoive et analyse tous les rapports sur les événements; et

b) notifie à l'Organisation les détails complets de ces dispositions, pour diffusion aux autres Parties et Etats membres de l'Organisation.

3) Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport en vertu des dispositions du présent article, ladite Partie le transmet sans retard à :

a) l'Autorité dont relève le navire en cause; et

b) tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

4) Toute Partie à la Convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement mentionné au Protocole I de la présente Convention. Si elle le juge bon, elle fait également rapport à l'Organisation et à toute autre Partie intéressée.

ARTICLE 9

Autres traités et interprétation

1) Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des Parties à cette Convention.

2) Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon.

3) Dans la présente Convention, le terme «juridiction» s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention.

ARTICLE 10

Règlement des différends

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention.

ARTICLE 11

Communication de renseignements

1) Les Parties à la Convention s'engagent à communiquer à l'Organisation :

a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention;

b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles;

c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions des règles;

d) une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les installations disponibles et autres caractéristiques;

e) tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention; et

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

f) un rapport annuel qui présente, sous une forme normalisée par l'Organisation, les statistiques relatives aux sanctions effectivement infligées pour les infractions à la présente Convention.

2) L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les informations qui lui ont été communiquées, au titre des alinéas b) à f) du paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 12

Accidents survenus aux navires

1) Chaque Autorité s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions des règles, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes.

2) Chaque Partie à la Convention s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements sur les résultats de cette enquête lorsqu'elle estime que ceux-ci peuvent aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la présente Convention.

ARTICLE 13

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La présente Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 15 janvier 1974 au 31 décembre 1974, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

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

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

c) adhésion.

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

3) Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Etats ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

ARTICLE 14

Annexes facultatives

1) Un Etat peut, lorsqu'il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des Annexes III, IV et V (ci-après dénommées «Annexes facultatives») de la présente Convention. Sous réserve de ce qui précède, les Parties à la Convention sont liées par l'une quelconque des Annexes dans son intégralité.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Un Etat qui a déclaré qu'il n'était pas lié à une Annexe facultative peut à tout moment accepter cette Annexe en déposant auprès de l'Organisation un instrument du type visé au paragraphe 2 de l'article 13.

3) Un Etat qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article au sujet d'une Annexe facultative, et qui n'accepte pas cette Annexe par la suite conformément au paragraphe 2 du présent article n'assume aucune obligation et n'a le droit de se prévaloir d'aucun bénéfice découlant de la Convention en ce qui concerne les questions relevant de cette Annexe; dans la présente Convention, toutes les références aux Parties ne constituent pas de référence à cet Etat en ce qui concerne les questions qui relèvent de cette Annexe.

4) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de toute déclaration faite en vertu du présent article ainsi que de la réception de tout instrument déposé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE 15

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à cette Convention conformément aux dispositions de l'article 13.

2) Une Annexe facultative entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies pour cette Annexe.

3) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur et de la date à laquelle une Annexe facultative entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative quelconque ou d'adhésion à celles-ci après que les conditions régissant leur entrée en vigueur ont été remplies mais avant leur entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou de l'Annexe facultative ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

5) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative, ou d'adhésion à celles-ci après leur entrée en vigueur, la Convention ou l'Annexe facultative prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

6) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été remplies toutes les conditions prévues à l'article 16 pour l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention ou à une Annexe facultative s'applique au texte modifié de la Convention ou de l'Annexe facultative.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ARTICLE 16

Amendements

1) La présente Convention peut être amendée par l'une quelconque des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2) Amendements après examen par l'Organisation :

a) tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par son Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen;

b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen;

c) les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent;

d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention, présentes et votantes;

e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) ci-dessus, les amendements sont communiqués par l'Organisation à toutes les Parties à la Convention aux fins d'acceptation;

f) un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes :

i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;

ii) un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties;

iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération;

iv) un amendement au Protocole I de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements aux Annexes de la Convention, conformément au paragraphe f) ii) ou f) iii) ci-dessus.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

v) un amendement au Protocole II de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la Convention conformément au paragraphe f) i) ci-dessus;

g) l'entrée en vigueur de l'amendement intervient dans les conditions suivantes :

i) s'il s'agit d'un amendement à un article de la Convention, au Protocole II, ou au Protocole I ou à une Annexe de la Convention qui n'est pas accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté;

ii) s'il s'agit d'un amendement au Protocole I, à un appendice d'une Annexe ou à une Annexe de la Convention qui est accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement réputé accepté dans les conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration conformément au paragraphe f) ii), aux termes de laquelle leur approbation est nécessaire.

3) Amendement par une conférence :

a) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner les amendements à la présente Convention;

b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties en vue d'obtenir leur acceptation;

c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues à cet effet au paragraphe 2, alinéas f) et g) ci-dessus.

4) a) Dans le cas d'un amendement à une Annexe facultative, l'expression «Partie à la Convention» doit être interprétée dans le présent article comme désignant une Partie liée par ladite Annexe.

b) Toute Partie qui a refusé d'accepter un amendement à une Annexe est traitée comme non-Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5) L'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle Annexe sont soumises aux mêmes procédures que celles qui régissent l'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement à un article de la Convention.

6) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont le contrat de construction est signé, ou, en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée à la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou postérieurement à cette date.

7) Tout amendement à un Protocole ou à une Annexe doit porter sur le fond de ce Protocole ou de cette Annexe et doit être compatible avec les dispositions des articles de la présente Convention.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

8) Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chacun des amendements entre en vigueur.

9) Toute déclaration ou objection relative à un amendement communiquée en vertu du présent article doit être notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties à la Convention de cette notification et de sa date de réception.

ARTICLE 17

Promotion de la coopération technique

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue :

a) de former du personnel scientifique et technique;

b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés;

c) de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires; et

d) d'encourager la recherche;

de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention.

ARTICLE 18

Dénonciation

1) La présente Convention ou toute Annexe facultative peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à la Convention à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention ou une telle Annexe entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties.

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

ARTICLE 19

Dépôt et enregistrement

1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ainsi qu'à tous les Etats qui y adhèrent.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 20

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposés avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.*

FAIT à Londres ce deux novembre mil neuf cent soixante treize.

*
* *

PROTOCOLE I

DISPOSITIONS CONCERNANT L'ENVOI DE RAPPORTS SUR LES EVENEMENTS ENTRAINANT OU POUVANT ENTRAINER LE REJET DE SUBSTANCES NUISIBLES

(en application de l'article 8 de la Convention)

Article premier

Obligation d'établir un rapport

1) Le capitaine d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'article III du présent Protocole, ou toute autre personne ayant charge du navire, fait rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, conformément aux dispositions du présent Protocole, avec tous les détails possibles.

2) En cas d'abandon du navire mentionné au paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire, ou leurs agents, doivent, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes des dispositions du présent Protocole.

Article II

Procédure applicable à l'envoi de rapports

1) Chaque rapport est transmis par radio chaque fois que cela est possible, mais en tout cas par les voies les plus rapides dont on dispose au moment de l'événement. Il est attribué aux rapports transmis par radio le plus haut degré de priorité possible.

2) Les rapports sont adressés au fonctionnaire ou à l'organisme compétent spécifié au paragraphe 2, alinéa a) de l'article 8 de la Convention.

---

* ***La liste des signatures n'est pas reproduite.***

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article III

Date d'envoi des rapports

Un rapport est établi chaque fois qu'un événement entraîne :

a) un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention; ou

b) un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait :

i) qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer; ou

ii) qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement; ou

c) un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution; ou

d) une probabilité de rejets visés aux alinéas a), b) ou c) du présent article.

Article IV

Nature du rapport

1) Chaque rapport donne en règle générale :

a) l'identité du navire;

b) l'heure et la date de l'événement;

c) la position géographique du navire au moment de l'événement;

d) l'état du vent et de la mer au moment de l'événement; et

e) les détails pertinents sur l'état du navire.

2) Chaque rapport donne, en particulier :

a) des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris, si possible, leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte);

b) la quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances nuisibles rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer;

c) le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification; et

d) si possible, le nom de l'expéditeur, du destinataire ou du fabricant.

3) Chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, une substance nocive à l'état solide ou une substance nocive à l'état gazeux et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

4) Chaque rapport doit être complété, s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

Article V

Rapport complémentaire

Toute personne qui se trouve dans l'obligation d'envoyer un rapport en vertu des dispositions du présent Protocole doit, dans la mesure du possible :

a) compléter le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation; et

b) accéder dans toute la mesure du possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats touchés par l'événement.

*
* *

PROTOCOLE II

ARBITRAGE
(en application de l'article 10 de la Convention)

Article premier

A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent Protocole.

Article II

1) Il est constitué un tribunal arbitral sur requête adressée par une Partie à la Convention à une autre Partie en application de l'article 10 de la présente Convention. La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2) La Partie requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation du fait qu'elle a demandé la constitution d'un tribunal, du nom des Parties au différend ainsi que des articles de la Convention ou règles dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties.

Article III

Le tribunal est composé de trois membres : un arbitre nommé par chaque Partie au différend et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

Article IV

1) Si au terme d'un délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de soixante jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance par le Conseil de l'Organisation.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Si, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du président du tribunal dans un délai de soixante jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3) Le président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4) Le président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de la nationalité d'une des Parties, sauf si l'autre Partie y consent.

5) En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplaçant dans un délai de soixante jours à compter du décès ou du défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article III ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les soixante jours du décès ou du défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article V

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article VI

Chaque Partie prend à sa charge la rémunération de son arbitre et les frais connexes ainsi que les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération du président du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînées par l'arbitrage sont partagés également entre les Parties. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et en fournit un décompte final.

Article VII

Toute Partie à la Convention dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure, se joindre à la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal.

Article VIII

Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent Protocole établit ses propres règles de procédure.

Article IX

1) Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur tout différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les Parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les Parties :

a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;

b) donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins ou des experts et d'examiner les lieux.

3) L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article X

1) Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il décide, en cas de nécessité, de proroger ce délai, le délai supplémentaire étant de trois mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2) Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation ou l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

ANNEXE I

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

CHAPITRE I

GENERALITES

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

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

2) «Mélange d'hydrocarbures» désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

3) «Combustible liquide» désigne tout hydrocarbure utilisé comme combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire qui transporte ce combustible.

4) «Pétrolier» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes et tout «navire-citerne pour produits chimiques» tel que défini à l'Annexe II de la présente Convention lorsqu'il transporte une cargaison totale ou partielle d'hydrocarbures en vrac.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

6) «Navire neuf» désigne un navire :

a) dont le contrat de construction est passé après le 31 décembre 1975; ou

b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 30 juin 1976; ou

c) dont la livraison s'effectue après le 31 décembre 1979; ou

d) qui a subi une transformation importante :

i) dont le contrat est passé après le 31 décembre 1975; ou

ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 30 juin 1976; ou

iii) qui est achevée après le 31 décembre 1979.

7) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

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

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

b) qui change le type du navire; ou

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

d) qui entraîne d'autres modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

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

latitude 10°00′ S. et longitude 142°00′ E.
latitude 9°10′ S. et longitude 143°52′ E.
latitude 9°00′ S. et longitude 144°30′ E.
latitude 13°00′ S. et longitude 144°00′ E.
latitude 15°00′ S. et longitude 146°00′ E.
latitude 18°00′ S. et longitude 147°00′ E.
latitude 21°00′ S. et longitude 153°00′ E.

et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42′ S. et de longitude 153°15′ E. sur la côte australienne.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

10) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 10 de la présente Annexe.

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

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

13) «Citerne latérale» désigne toute citerne adjacente au bordé du navire.

14) «Citerne centrale» désigne toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

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

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

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

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

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

23) «Poids lège» désigne le déplacement, en tonnes métriques, d'un navire sans cargaison, combustible liquide, huile de graissage, eau de ballast, eau douce, ni eau d'alimentation des chaudières dans ses citernes, sans provisions de bord et sans passagers ni bagages.

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

25) Dans tous les cas, les «volumes» et les «surfaces» d'un navire sont calculés hors membres.

Règle 2

Champ d'application

1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

2) Lorsqu'un navire autre qu'un pétrolier est équipé d'espaces à cargaison qui sont construits et utilisés pour le transport d'hydrocarbures en vrac et dont la capacité totale est égale ou supérieure à 200 mètres cubes, les dispositions des règles 9, 10, 14, 15 1), 2) et 3), 18, 20 et 24 4) de la présente Annexe applicables aux pétroliers s'appliquent aussi à la construction et à l'exploitation de ces espaces; toutefois, lorsque cette capacité totale est inférieure à 1000 mètres cubes, les prescriptions de la règle 15 4) de la présente Annexe peuvent être appliquées à la place de celles de la règle 15 1), 2) et 3).

3) Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un de ses espaces à cargaison, des substances soumises aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes de l'Annexe II.

4) a) Tous les hydroptères, aéroglisseurs et autres nouveaux types de bâtiments (engins à effet de surface, engins submersibles, etc.) dont les caractéristiques de construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application de l'une quelconque des dispositions des chapitres II et III de la présente Annexe relatives à la construction et à l'équipement, peuvent être exemptés de l'application de ces dispositions par l'Autorité, à condition que la construction et l'équipement du navire offrent une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures eu égard au service auquel ils sont destinés.

b) Les détails d'une telle exemption accordée par l'Autorité doivent figurer sur le Certificat mentionné à la règle 5 de la présente Annexe.

c) Dès que possible et, au plus tard, dans un délai de quatre-vingt-dix jours, l'Autorité accordant une telle exemption en communique les détails et les motifs à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Règle 3

Equivalences

1) L'Autorité peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux,

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe. Cette compétence de l'Autorité ne s'étend pas à la faculté de remplacer, à titre d'équivalence, les prescriptions des règles de la présente Annexe en matière de conception et de construction par des méthodes d'exploitation visant à contrôler les rejets d'hydrocarbures.

2) L'Autorité qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, en communique les détails à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Règle 4

Visites

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

a) avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;

b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 3 ou 4 de la règle 8 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;

c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

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

3) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ou des installations ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 5

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de la présente Annexe, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention. En ce qui concerne les navires existants, cette disposition devient applicable douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 6

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application de la règle 5 de la présente Annexe.

4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) à un navire qui est autorisé à battre pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas Partie à la Convention.

Règle 7

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance; sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction de la Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté, et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

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

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION LIEE A L'EXPLOITATION DES NAVIRES

Règle 9

Réglementation des rejets d'hydrocarbures

1) Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe :

i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;

ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

iii) le pétrolier fait route;

iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin;

v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent; et

vi) le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15, paragraphes 5 et 6 de la présente Annexe, un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente Annexe;

b) en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou superieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures :

i) le navire n'est pas dans une zone spéciale;

ii) le navire est à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche;

iii) le navire fait route;

iv) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à 100 parts par million; et

v) le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'Autorité veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b) de la présente règle.

3) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 10 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

4) Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé. Les dispositions de l'alinéa b) de ce même paragraphe ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures ne dépassant pas 15 parts par million.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

5) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

Règle 10

Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

1) Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit :

a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N. et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36′ W.

b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44,8′ N.).

c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.

d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°8,5′ N., 43°19,6′ E.) et Husn Murad (12°40,4′ N., 43°30,2′ E).

e) Par «zone des golfes», on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30′ N., 59°48′ E.) et Ras Al Fasteh (25°04′ N., 61°25′ E.).

2) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale.

b) Pendant qu'ils se trouvent dans une zone spéciale, ces navires conservent à bord la totalité des résidus d'hydrocarbures et des boues ainsi que toutes les eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes, et ne les rejettent que dans des installations de réception.

3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million ou encore si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

i) le navire fait route;

ii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 100 parts par million; et

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

iii) le rejet est effectué aussi loin que possible de la terre et, en aucun cas, à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

b) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

c) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées à l'alinéa a) du présent paragraphe sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

4) Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5) Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

6) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 9 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

7) Installations de réception dans les zones spéciales

a) Zones de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique

i) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une quelconque zone spéciale s'engagent à faire mettre en place le 1er janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.

ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des entrées de voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.

iii) Pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention (si cette date est antérieure au 1er janvier 1977) et le 1er janvier 1977, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe. Toutefois, les Gouvernements des Parties riverains d'une quelconque des zones spéciales visées au présent alinéa peuvent fixer une date antérieure au 1er janvier 1977 mais postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, à partir de laquelle les dispositions de la présente règle relatives aux zones spéciales en question prennent effet;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

1) si toutes les installations de réception voulues sont établies à la date ainsi fixée; et

2) sous réserve que les Parties intéressées notifient la date ainsi fixée à l'Organisation six mois au moins à l'avance, pour communication aux autres Parties.

iv) A compter du 1er janvier 1977 ou de la date antérieure fixée conformément à la disposition du point iii) du présent alinéa, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.

b) Zone de la mer Rouge et «zone des golfes»

i) Les Gouvernements des Parties riverains des zones spéciales s'engagent à faire mettre en place, aussitôt que possible, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et les mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.

ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.

iii) Tous les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application des dispositions des alinéas i) et ii) du paragraphe b) de la présente règle. Quand elle a reçu des notifications suffisantes, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle pour la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.

iv) Pendant la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et la date prévue à l'alinéa précédent, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

v) A compter de cette date, les pétroliers chargeant dans des ports des zones spéciales visées au présent alinéa où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle. Toutefois, les pétroliers qui pénètrent dans ces zones spéciales pour y charger s'efforcent dans toute la mesure du possible de n'avoir que du ballast propre à bord.

vi) A compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à la zone spéciale considérée, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.

vii) Au moins les installations de réception prévues à la règle 12 de la présente Annexe doivent être mises en place au 1er janvier 1977 ou dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention si cette date est postérieure.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer;

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Règle 12

Installations de réception

1) Sous réserve des dispositions de la règle 10, les Gouvernements des Parties s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les terminaux de chargement d'hydrocarbures, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont à décharger des résidus d'hydrocarbures, d'installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger et adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards anormaux.

2) Les installations de réception visées au paragraphe 1 de la présente règle doivent être mises en place :

a) dans tous les ports et terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut à bord de pétroliers, lorsque ces derniers ont effectué juste avant leur arrivée un voyage sur lest de 72 heures au plus ou de 1 200 milles marins au plus;

b) dans tous les ports ou terminaux où plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut sont chargées en moyenne par jour;

c) dans tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes;

d) dans tous les ports et terminaux qui reçoivent des navires pourvus des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) prévues à la règle 17 de la présente Annexe;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

e) dans tous les ports, pour ce qui est des eaux de cale et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe; et

f) dans tous les ports utilisés pour le chargement en vrac, pour ce qui est des résidus d'hydrocarbures provenant des transporteurs mixtes, qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

3) La capacité des installations de réception doit s'établir comme suit :

a) Les terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers effectuant les voyages décrits au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle ne peuvent rejeter conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa a) de la règle 9 de la présente Annexe.

b) Les ports de chargement et terminaux visés au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers chargeant des hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut ne peuvent rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe.

c) Tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir tous les résidus et mélanges d'hydrocarbures restant à bord des navires qui entrent dans lesdits chantiers ou installations.

d) Les installations mises en place dans des ports ou terminaux en vertu du paragraphe 2, alinéa d) de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir tous les résidus conservés à bord, en vertu de la règle 17 de la présente Annexe, par les navires que l'on peut raisonnablement s'attendre à voir faire escale dans ces ports et terminaux.

e) Toutes les installations mises en place dans les ports et terminaux en vertu des dispositions de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir les eaux de cale contenant des hydrocarbures et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

f) Les installations mises en place dans les ports de chargement pour les cargaisons en vrac doivent tenir compte de façon appropriée des problèmes particuliers des transporteurs mixtes.

4) Les installations de réception prescrites aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle doivent être en place un an au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou au 1er janvier 1977 si cette date est postérieure.

5) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations visées à la présente règle.

Règle 13

Pétroliers équipés de citernes à ballast séparé

1) Tout pétrolier neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux dispositions de la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

$$dm = 2{,}0 + 0{,}02\ L;$$

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

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

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

4) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle peut, néanmoins, être considéré comme pétrolier équipé de citernes à ballast séparé à condition que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres, il satisfasse pleinement aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle et que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur inférieure à 150 mètres, les conditions de ballast séparé soient jugées satisfaisantes par l'Autorité.

Règle 14

Séparation des hydrocarbures et du ballast

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2 de la présente règle, aucun ballast ne doit être transporté dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide à bord des navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux, autres que les pétroliers, ou à bord des pétroliers neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux.

2) Lorsque des conditions exceptionnelles ou la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide obligent à transporter du ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide, ce ballast doit être rejeté dans une installation de réception, ou à la mer conformément aux dispositions de la règle 9 et à l'aide des dispositifs visés au paragraphe 2 de la règle 16 de la présente Annexe et cette opération est inscrite dans le registre des hydrocarbures.

3) Tous les autres navires satisfont, dans la mesure du possible et du raisonnable, aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 15

Conservation des hydrocarbures à bord

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 5 et 6 de la présente règle, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux doivent être équipés de dispositifs conformes aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle, à condition que, dans le cas des pétroliers existants, les prescriptions relatives aux systèmes de surveillance continue et de contrôle de rejet des hydrocarbures et aux ensembles de citernes de décantation s'appliquent trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) a) Des moyens appropriés doivent être prévus pour nettoyer les citernes à cargaison et transférer les résidus des eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes à cargaison dans une citerne de décantation agréée par l'Autorité. A bord des pétroliers existants, l'une quelconque des citernes à cargaison peut être désignée comme citerne de décantation.

b) Dans ce système, on doit prévoir des dispositifs qui permettent de transférer les résidus d'hydrocarbures dans une citerne de décantation ou un ensemble de citernes de décantation de manière que tout effluent rejeté à la mer satisfasse aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

c) Les dispositifs de la citerne de décantation ou de l'ensemble de citernes de décantation doivent avoir une capacité suffisante pour pouvoir contenir les résidus engendrés par les eaux de nettoyage des citernes, les résidus d'hydrocarbures et les résidus des eaux de ballast polluées mais leur capacité totale ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de la capacité de transport d'hydrocarbures du navire; toutefois, lorsqu'il existe des citernes à ballast séparé conformément à la règle 13 de la présente Annexe ou lorsqu'il n'existe pas de dispositifs nécessitant l'utilisation d'une quantité d'eau supplémentaire en sus de l'eau de nettoyage, tels que des éjecteurs, l'Autorité peut accepter que cette capacité soit ramenée à 2 pour cent. Les pétroliers neufs de plus de 70 000 tonnes de port en lourd sont munis de deux citernes de décantation au moins.

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

3) a) Un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité doit être installé. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée par l'Organisation*. Le dispositif est muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque le taux instantané de rejet des hydrocarbures dépasse celui qui est autorisé par la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle arrête le

* On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

rejet et est consigné dans le registre des hydrocarbures. Il est prévu une méthode manuelle de secours qui peut être utilisée lorsqu'un tel défaut de fonctionnement se produit mais le dispositif défectueux doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le pétrolier ne commence son prochain voyage sur lest, à moins qu'il ne se rende dans un port pour réparation. Les pétroliers existants se conforment à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel et le taux de rejet peut être évalué d'après les caractéristiques des pompes.

b) Il doit être prévu un détecteur d'interface efficace agréé par l'Autorité qui permette de déterminer rapidement et avec précision l'emplacement de l'interface hydrocarbures/eau dans les citernes de décantation et qui soit utilisable dans les autres citernes où s'effectue la séparation des hydrocarbures et de l'eau et d'où l'effluent doit être rejeté directement à la mer.

c) Les instructions relatives à l'exploitation de ce système doivent être conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité. Elles s'appliquent tant à l'exploitation manuelle qu'à l'exploitation automatique et doivent garantir que des hydrocarbures ne seront rejetés à aucun moment, sauf dans les conditions stipulées par la règle 9 de la présente Annexe*.

4) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas à bord des pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, où le contrôle des rejets d'hydrocarbures prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectue par la conservation à bord des hydrocarbures et le rejet ultérieur de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception; on inscrit dans le registre des hydrocarbures la quantité totale des hydrocarbures et de l'eau utilisée pour le nettoyage et renvoyée à une citerne de stockage. Cette quantité totale doit être rejetée dans des installations de réception à moins que des dispositions appropriées ne soient prises pour vérifier que l'effluent rejeté à la mer satisfait aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

5) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle tout pétrolier qui n'effectue que des voyages de 72 heures ou moins et ne s'éloigne pas de plus de 50 milles de la terre la plus proche, sous réserve que le pétrolier ne soit pas tenu de posséder un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) et n'en possède effectivement pas. Il n'est accordé d'exemption qu'à la condition que le pétrolier conserve à bord tous mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception et que l'Autorité se soit assurée que les installations disponibles pour recevoir ces mélanges d'hydrocarbures conviennent.

6) Lorsque, de l'avis de l'Organisation, il est impossible d'obtenir le matériel prescrit à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) vi) de la présente Annexe et spécifié au paragraphe 3, alinéa a) de la présente règle pour la surveillance continue des rejets de produits raffinés légers (hydrocarbures blancs), l'Autorité peut suspendre l'application de cette prescription, à condition que le rejet ne soit autorisé que lorsqu'il est effectué selon des procédures établies par l'Organisation qui satisfassent aux conditions énoncées à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, à l'exception de celle relative à l'utilisation d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures. L'Organisation réexamine la question du matériel disponible au moins tous les 12 mois.

---

* On se référera au «Clean Seas Guide for Oil Tankers» (Recueil de règles pour la propreté des mers à l'usage des navires-citernes) publié par la Chambre internationale de la marine marchande et le Oil Companies International Marine Forum.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

7) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte, le contrôle prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectuant dans ce cas par la conservation des résidus d'asphalte à bord et le rejet ultérieur, dans des installations de réception, de toutes les eaux de nettoyage polluées

Règle 16

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

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux est muni d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures ou d'un système de filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. Un tel navire, transportant de grandes quantités de combustible liquide, se conforme aux dispositions du paragraphe 2 de la présente règle ou du paragraphe 1 de la règle 14.

2) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux est muni :

a) en plus des dispositifs prévus au paragraphe 1 de la présente règle, d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5 de la présente règle, ou

b) à titre de solution de rechange aux dispositifs prévus au paragraphe 1 et au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle, d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle et d'un système de filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

3) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, l'Autorité veille à ce que ces navires soient équipés, dans la mesure du possible, d'installations permettant de conserver à bord les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures ou de les rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe.

4) Les navires existants devront se conformer aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

5) Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit être d'un type agréé par l'Autorité. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée par l'Organisation*. Le dispositif de surveillance est muni d'un appareil qui enregistre en permanence la teneur en hydrocarbures en parts par million. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélange d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse celle qui est autorisée par le paragraphe 1, alinéa b) de la règle 9 de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle arrête le rejet et est consigné dans le registre des hydrocarbures. Le dispositif défectueux

* On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le navire ne reprenne la mer, à moins qu'il ne se rende dans un port de réparation. Les navires existants se conforment à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel.

6) Le séparateur d'eau et d'hydrocarbures ou le système de filtrage doivent être d'un type agréé par l'Autorité et conçus de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le séparateur ou le système de filtrage ait une teneur en hydrocarbures inférieure à 100 parts par million. Lors de l'examen des caractéristiques du système, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation*

7) Le système de filtrage visé au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doit être d'un type agréé par l'Autorité et conçu de façon à recevoir les rejets du séparateur et à produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 parts par million. Il est muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée.

Règle 17

Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type des machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe, tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible et des huiles de graissage et que les fuites d'hydrocarbures dans les compartiments des machines.

2) A bord des navires neufs, ces citernes doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et le rejet des résidus dans les installations de réception. Les navires existants doivent se conformer à la présente disposition dans la mesure du possible et du raisonnable.

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

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

2) A bord de tout pétrolier, les tuyautages qui permettent d'effectuer les rejets d'effluent à la mer autorisés par la règle 9 de la présente Annexe doivent aboutir au pont découvert ou au bordé du navire au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal. On peut accepter que les tuyautages soient disposés différemment pour permettre les rejets dans les conditions autorisées aux alinéas a) et b) du paragraphe 4 de la présente règle.

3) A bord de tout pétrolier neuf, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre le rejet d'effluent à la mer à partir d'un endroit situé sur le pont supérieur ou au-dessus et d'où l'on puisse exercer une surveillance visuelle sur le collecteur visé au paragraphe 1 de la présente règle, lorsqu'il est en service, et sur l'effluent lorsqu'il est rejeté par les tuyautages visés au paragraphe 2 de la

* On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

présente règle. Il n'y a pas lieu d'avoir une commande permettant d'interrompre le rejet à l'endroit d'où l'on exerce cette surveillance s'il existe un système efficace et fiable de communication tel qu'un système de communication par téléphone ou radio entre l'endroit d'où s'exerce la surveillance et l'emplacement de la commande des rejets.

4) Tous les rejets s'effectuent au-dessus de la flottaison sous réserve des exceptions ci-après :

a) les rejets de ballast propre et de ballast séparé peuvent s'effectuer sous la flottaison dans les ports ou les installations terminales au large ;

b) les navires existants qui ne peuvent, sans subir de modification, rejeter du ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent le rejeter au-dessous de la flottaison, à condition qu'un examen de la citerne effectué immédiatement avant le rejet n'ait révélé aucune présence d'hydrocarbures.

Règle 19

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages du navire destinés au rejet de résidus provenant des cales de la tranche des machines, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles figurant dans le tableau suivant :

DIMENSIONS NORMALISEES DES BRIDES DES RACCORDS DE JONCTION DES TUYAUX DE REJET

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	215 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur de tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	183 mm
Fentes dans la bride	6 trous de 22 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 22 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Epaisseur de la bride	20 mm
Boulons et écrous : quantité, diamètre	6 de chaque, de 20 mm de diamètre et de longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 125 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane et munie d'un joint en matériau étanche aux hydrocarbures; la bride et le joint doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm^2.	

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 20

Registre des hydrocarbures

1) Il est tenu pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et pour tous les navires, autres que les pétroliers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux un registre des hydrocarbures, qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire, sous la forme prévue à l'appendice III de la présente Annexe.

2) Des mentions sont portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il est procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) Pétroliers

i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;

ii) transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage;

iii) ouverture ou fermeture, avant et après les opérations de chargement et de déchargement, des vannes ou de tout dispositif analogue reliant entre elles les citernes à cargaison;

iv) ouverture ou fermeture des moyens de communication entre les tuyautages à cargaison et les tuyautages de ballast d'eau de mer;

v) ouverture ou fermeture des vannes installées sur le bordé du navire avant, pendant et après les opérations de chargement et de déchargement;

vi) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;

vii) ballastage des citernes à cargaison;

viii) nettoyage des citernes à cargaison;

ix) rejet des eaux de ballast à l'exception de celles provenant de citernes à ballast séparé;

x) rejet des eaux des citernes de décantation;

xi) élimination des résidus;

xii) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

b) Autres navires

i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible ou des espaces à cargaison destinés aux hydrocarbures;

ii) rejet des eaux de ballast ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i) dans le présent alinéa;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

iii) élimination des résidus;

iv) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

3) En cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de la règle 11 de la présente Annexe, ou en cas de déversement accidentel ou d'autre déversement exceptionnel qui fait l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre des hydrocarbures.

4) Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus est intégralement et dès que possible consignée dans le registre des hydrocarbures, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque section du registre est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question, et contresignée par le capitaine du navire. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

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

6) L'autorité compétente d'un Gouvernement d'une Partie à la Convention peut examiner le registre des hydrocarbures à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. L'inspection du registre des hydrocarbures et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

Règle 21

Dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes

Les plates-formes de forage fixes ou flottantes lorsqu'elles explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans et les autres plates-formes se conforment aux dispositions de la présente Annexe qui sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, sous réserve :

a) qu'elles soient équipées, dans toute la mesure du possible, des installations requises par les règles 16 et 17 de la présente Annexe;

b) qu'elles consignent, sous une forme agréée par l'Autorité, toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures; et

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) que dans toute zone spéciale, il soit interdit, sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, de rejeter à la mer des hydrocarbures, ou mélanges d'hydrocarbures, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.

CHAPITRE III

PRESCRIPTIONS VISANT A REDUIRE LA POLLUTION DUE AUX HYDROCARBURES DEVERSES PAR LES PETROLIERS EN CAS D'AVARIE DE BORDE OU DE FOND

Règle 22

Hypothèses relatives aux avaries

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

a) Avarie de bordé

i) Longueur (ℓ_c) : $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ ou 14,5 mètres si cette dimension est inférieure

ii) Profondeur (t_c) (mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné) : $\frac{B}{5}$ ou 11,5 mètres si cette dimension est inférieure

iii) Hauteur (v_c) : à partir de la ligne de référence sans limite supérieure

b) Avarie de fond

	Sur une longueur de 0,3 L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Sur toute autre partie du navire
i) Longueur (ℓ_s) :	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ou 5 mètres si cette dimension est inférieure
ii) Profondeur (t_s) :	$\frac{B}{6}$ ou 10 mètres en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimension puisse être inférieure à 5 mètres	5 mètres

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

iii) Hauteur (v_s) à partir de la ligne de référence	$\frac{B}{15}$ ou 6 mètres	si cette dimension est inférieure

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

Règle 23

Fuites hypothétiques d'hydrocarbures

1) Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues aux avaries de bordé (O_c) ou de fond (O_s) sont calculées à l'aide des formules suivantes pour les compartiments endommagés à la suite d'une avarie survenue en un point quelconque de la longueur du navire, dans la mesure définie à la règle 22 de la présente Annexe.

a) Avaries de bordé :

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad (I)$$

b) Avaries de fond :

$$O_s = \tfrac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad (II)$$

Dans ces formules :

W_i = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, W_i peut être pris égal à zéro,

C_i = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, C_i peut être pris égal à zéro,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ lorsque b_i est égal ou supérieur à t_c, K_i doit être pris égal à zéro,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ lorsque h_i est égal ou supérieur à v_s, Z_i doit être pris égal à zéro,

b_i = largeur en mètres de la citerne latérale considérée, mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné,

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

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

2) Si un espace vide ou une citerne à ballast séparé dont la longueur est inférieure à la longueur ℓ_c définie à la règle 22 de la présente Annexe se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur O_c de la formule (I) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

pour toutes les autres citernes latérales touchées par l abordage la valeur du volume total réel.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

Dans cette formule :

ℓ_i = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne à ballast séparé considérée.

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

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

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

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

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

$$O_s = \frac{1}{4}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 24

Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux dispositions de la présente règle. Tout pétrolier existant sera tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle, dans un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes :

a) pétroliers dont la livraison est postérieure au 1er janvier 1977;

b) pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes :

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

ii) la commande est postérieure au 1er janvier 1974 ou, s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1974 ou le pétrolier n'atteint un stade équivalent de construction qu'après cette date.

2) Les dimensions et la disposition des citernes des navires-citernes doivent être telles que les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c ou O_s calculées ainsi qu'il est prescrit à la règle 23 de la présente Annexe ne dépassent en aucun point de la longueur du navire 30 000 mètres cubes ou 400 $\sqrt[3]{DW}$, si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40 000 mètres cubes.

3) Le volume d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser, à bord d'un pétrolier, soixante-quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 2 de la présente règle pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 50 000 mètres cubes. Toutefois, à bord des pétroliers équipés de citernes à ballast séparé tels qu'ils sont définis à la règle 13 de la présente Annexe, le volume admissible d'une citerne latérale installée entre deux citernes à ballast séparé d'une longueur supérieure à ℓ_c peut être augmenté jusqu'à la limite maximale prévue pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures, à condition que la largeur de la citerne latérale soit supérieure à t_c.

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

a) s'il n'existe pas de cloison longitudinale :

0,1 L

b) lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire :

0,15 L

c) lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales :

i) pour les citernes latérales :

0,2 L

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ii) pour les citernes centrales :

1) si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à $\frac{1}{5}$:

$0,2\ L$

2) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à $\frac{1}{5}$:

– lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale :

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

– lorsqu'il existe une cloison axiale :

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

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

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

Règle 25

Compartimentage et stabilité

1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux critères de compartimentage et de stabilité spécifiés au paragraphe 3 de la présente règle après avoir subi l'avarie hypothétique de bordé ou de fond définie au paragraphe 2 de la présente règle, quel que soit le tirant d'eau en service dans les conditions réelles de chargement partiel ou total compatibles avec l'assiette et la résistance du navire, et avec la densité de la cargaison. Cette avarie doit s'appliquer comme suit à tous les points possibles de la longueur du navire :

a) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur du navire;

b) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 150 mètres mais ne dépassant pas 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur à condition, toutefois, que cette avarie ne s'étende pas à une cloison avant ou arrière limitant un compartiment de machines situé à l'arrière. La tranche des machines doit être considérée comme un seul compartiment envahissable;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) pour les pétroliers d'une longueur ne dépassant pas 150 mètres, à n'importe quel point de la longueur situé entre des cloisons transversales contiguës, à l'exception de la tranche des machines. Pour les pétroliers d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres, s'il est impossible d'appliquer toutes les prescriptions du paragraphe 3 de la présente règle sans porter atteinte matériellement aux caractéristiques d'exploitation du navire, les Autorités peuvent autoriser les dérogations à ces prescriptions.

Il n'est pas tenu compte des états de ballast lorsque le pétrolier ne transporte pas d'hydrocarbures dans ses citernes à cargaison, à l'exclusion de tous résidus d'hydrocarbures.

2) Les dispositions suivantes sont applicables en ce qui concerne l'étendue et la nature de la brèche hypothétique :

a) les dimensions de la brèche ouverte dans le bordé ou le fond sont celles spécifiées à la règle 22 de la présente Annexe, à ceci près que la longueur de l'avarie de fond située à moins de 0,3 L à partir de la perpendiculaire avant du navire est la même que celle de l'avarie de bordé spécifiée à la règle 22, paragraphe 1, alinéa a) i) de la présente Annexe. Si une brèche de dimensions inférieures entraîne une situation plus grave, on prend ces dimensions pour hypothèse;

b) dans le cas d'une avarie s'étendant à des cloisons transversales conformément aux cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de la présente règle, la distance qui sépare les cloisons transversales étanches doit être au moins égale à la longueur hypothétique de la brèche indiquée à l'alinéa a) du présent paragraphe pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque cette distance est inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs des cloisons endommagées ayant la longueur susvisée n'existent pas aux fins des calculs visant à identifier les compartiments envahis;

c) dans le cas d'une brèche située entre deux cloisons transversales étanches contiguës, tel que celui prévu à l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle, on suppose qu'aucune cloison transversale principale ni aucune cloison transversale limitant une citerne latérale ou une citerne de doubles fonds ne sont endommagées sauf :

i) si la distance qui sépare les cloisons contiguës est inférieure à la longueur hypothétique de la brèche mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, ou

ii) si une cloison transversale présente une niche ou une baïonnette d'une longueur supérieure à 3,05 mètres situées à l'intérieur des limites de la profondeur hypothétique de la brèche; la niche formée par la cloison de coqueron arrière et le toit du coqueron arrière n'est pas considérée comme telle aux fins de la présente règle;

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

3) On peut considérer qu'un pétrolier répond aux critères de survie après avarie s'il est satisfait aux conditions suivantes :

a) la flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du bord inférieur de toute ouverture pouvant permettre un envahissement progressif. Parmi ces ouvertures, on doit comprendre les tuyaux de dégagement d'air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

portes ou de panneaux d'écoutille étanches aux intempéries. On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de bouchons de trous d'hommes et de bouchons à plat pont étanches, de petits panneaux d'écoutille de citernes à cargaison étanches, de portes à glissière étanches commandées à distance et de hublots de type fixe;

b) au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison dû à l'envahissement dissymétrique ne doit pas dépasser 25 degrés. Toutefois, cet angle peut atteindre 30 degrés si le livet du pont n'est pas immergé;

c) la stabilité au stade final de l'envahissement doit être calculée et peut être considérée comme satisfaisante si l'arc de la courbe du bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement est égal à 0,1 mètre au moins. L'Autorité doit tenir compte du risque que peut constituer l'immersion momentanée des ouvertures protégées ou non protégées lorsque l'angle d'inclinaison du navire se situe dans les limites de stabilité résiduelle;

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

4) On doit vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle par des calculs tenant compte des caractéristiques de base du navire, de la disposition, de la configuration et du contenu probable des compartiments endommagés ainsi que de la répartition, de la densité et de l'effet des carènes liquides des liquides transportés. Ces calculs se fondent sur les hypothèses suivantes :

a) il est tenu compte de toute citerne vide ou partiellement remplie ainsi que de la densité des cargaisons transportées et des fuites de liquides provenant de compartiments endommagés;

b) on adopte les perméabilités suivantes :

Espaces	*Perméabilité*
Destinés aux provisions de bord	0,60
Occupés par des locaux habités	0,95
Occupés par des machines	0,85
Vides	0,95
Destinés aux liquides consommables	0 ou 0,95*
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95**

* Choisir la perméabilité qui conduit aux prescriptions les plus sévères.

** La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être fonction de la quantité de liquides transportés;

c) il n'est pas tenu compte de la flottabilité des superstructures situées directement au-dessus de l'avarie de bordé. Les parties non envahies des superstructures situées hors des limites de l'avarie peuvent, toutefois, être prises en considération à condition qu'elles soient séparées de l'espace endommagé par des cloisons étanches et qu'elles satisfassent aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 3 de la présente règle. Les portes étanches montées sur gonds sont admises dans les cloisons étanches des superstructures;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

d) l'effet des carènes liquides à un angle d'inclinaison de 5 degrés doit être calculé pour chaque compartiment. L'Autorité peut exiger ou permettre que l'angle d'inclinaison retenu pour le calcul des corrections pour carènes liquides soit supérieur à 5 degrés dans le cas de citernes partiellement remplies;

e) pour le calcul des corrections à apporter en vue de tenir compte de l'effet des carènes liquides des liquides consommables, on suppose que, pour chaque type de liquide, au moins deux citernes situées côte à côte dans le sens transversal ou une citerne axiale unique présentent une carène liquide et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes où l'effet des carènes liquides est le plus important.

5) On doit fournir au capitaine de chaque pétrolier et à la personne responsable d'un pétrolier sans propulsion autonome auxquels s'appliquent les dispositions de la présente Annexe les renseignements suivants présentés sous une forme appropriée :

a) des instructions sur le chargement et la répartition des cargaisons à transporter permettant de satisfaire aux dispositions de la présente règle;

b) des renseignements sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans la présente règle et notamment sur l'incidence des dérogations qui auront pu être accordées en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle.

Appendice I

LISTE D'HYDROCARBURES*

Asphalte (bitume)

- Bases pour mélanges
- Asphalte pour étanchéité
- Bitume direct

Hydrocarbures

- Huile clarifiée
- Pétrole brut
- Mélanges contenant du pétrole brut
- Gas oil moteur
- Fuel Oil No.4, Fuel Oil No.5, Fuel Oil No.6 — Suivant spécifications américaines
- Fuel léger, Fuel lourd No 1, Fuel lourd No 2 — Suivant spécifications françaises
- Fuel direct
- Bitume routier
- Huile pour transformateur

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Produits à caractère aromatique
(à l'exclusion des huiles végétales)

Huile de graissage et huiles de base

Huile minérale

Huile moteur

Huile d'imprégnation

Huile à broches (spindle)

Huile turbine

Gas oils atmosphériques

Directs

Séparation flash

Distillats paraffineux

Gas oil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants

Réformats

Polymère pour essence

Essences

Condensats

Carburant auto

Essence aviation

Fuel Oil No.1 (Kerosine)	Suivant spécifications américaines
Fuel Oil No.1-D	
Fuel Oil No.2	
Fuel Oil No.2-D	
Pétrole lampant	Suivant spécifications françaises
Pétrole lampant désodorisé	
Fuel domestique	
Fuel domestique désodorisé	

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Carburéacteurs	
JP-1 (Kerosine)	Suivant spécifications américaines
JP-3	
JP-4	
JP-5 (Kerosine, Heavy)	
Turbo fuel	
Pétrole	
Essence minérale (White Spirit)	
Naphta	
Solvant léger	
Solvant lourd	
Coupe étroite	

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice II

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (1973)

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

.....

(nom officiel complet du pays)

par .....

(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation autorisée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

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

Type du navire :

Pétrolier, y compris les transporteurs mixtes*

Transporteur d'asphalte*

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison tombant sous le coup du paragraphe 2 de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention*

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus*

Navire neuf/existant*

Date du contrat de construction ou de transformation importante :

.....

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

.....

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée :

.....

* Rayer la mention inutile.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

PARTIE A – TOUS NAVIRES

Le navire est équipé :

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

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

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

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

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

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

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

. . . . . .

. . . . . .

Observations :

* **Rayer la mention inutile.**

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

PARTIE B – PETROLIER[1] [2]

Port en lourd . . . . . tonnes métriques. Longueur du navire . . . . . mètres.

Il est certifié que le navire :

a) est tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention, et qu'il satisfait à ces dispositions,[3]

b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention,[3]

c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention mais qu'il satisfait à ces dispositions.[3]

La capacité des citernes à ballast séparé est de . . . . . mètres cubes et correspond aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I de la Convention.

Le ballast séparé est réparti comme suit :

Citerne	Quantité	Citerne	Quantité

IL EST CERTIFIE

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

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

Le présent Certificat est valable jusqu'au . . . . . sous réserve des visites intermédiaires prévues à intervalles de . . . . . .

Délivré à . . . . . *(lieu de délivrance du Certificat)*

le . . . . . 19. . . . . *(signature du fonctionnaire dûment autorisé délivrant le Certificat)*

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

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

[2] La présente page n'a pas à figurer sur les Certificats délivrés aux navires autres que ceux énumérés dans la note 1.

[3] Rayer la mention inutile.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Clause applicable aux navires existants[4]

Il est certifié que l'équipement de ce navire est conforme aux prescriptions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention.

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

Lieu de certification .....

Date de certification .....

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

Visites intermédiaires

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention.

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

Lieu .....

Date .....

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

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

Lieu .....

Date .....

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

Aux termes du paragraphe 2 de la règle 8 de l'Annexe I de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au .....

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

Lieu .....

Date .....

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

[4] **Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.**

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice III

MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

REGISTRE DES HYDROCARBURES

I – PETROLIERS[1]

Nom du navire .....

Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes .....

Voyage du ..... (date) ..... au ..... (date) .....

a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Date et lieu de chargement			
2. Nature des hydrocarbures embarqués			
3. Identification de la (des) citerne(s) remplie(s)			
4. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du chargement[2]			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du chargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

---

1 Les pétroliers, et notamment les transporteurs mixtes et les transporteurs d'asphalte, devraient remplir cette partie; les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes, devraient remplir les rubriques qui leur sont applicables. Il n'est pas nécessaire de reproduire cette partie sur le registre des hydrocarbures délivré aux navires autres que ceux visés ci-dessus.

2 Les vannes et dispositifs analogues appropriés sont ceux qui sont énumérés aux règles 20 2) a) iii), 23 et 24 de l'Annexe I de la Convention.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

5. Date du transfert interne					
6. Identification de la (des) citerne(s)	i	de			
	ii	à			
7. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à 6 i)?					

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du transfert interne de la cargaison d'hydrocarbures.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

c) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

8. Date et lieu du déchargement			
9. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s)			
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?			
11. Ouverture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages avant le déchargement de la cargaison[2]			
12. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du déchargement[2]			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du déchargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

d) Ballastage des citernes à cargaison

13. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)			
14. Date et position du navire au moment du ballastage			
15. Si les vannes reliant les tuyautages à cargaison et les tuyautages à ballast séparé ont été utilisées, indiquer la date, l'heure et la position du navire au moment où les vannes ont été a) ouvertes et b) fermées			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du ballastage.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine.....

e) Nettoyage des citernes à cargaison

16. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)			
17. Date et durée du nettoyage			
18. Méthodes de nettoyage[3]			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

[3] Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique et/ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

f) Rejet des eaux de ballast polluées

19. Identification de la (des) citerne(s)			
20. Date et position du navire au début du rejet à la mer			
21. Date et position du navire à la fin du rejet à la mer			
22. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
23. Quantité rejetée à la mer			
24. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation (identification de la (des) citerne(s) de décantation)			
25. Date et port où a été effectué le rejet dans des installations à terre (le cas échéant)			
26. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité ? Dans l'affirmative, pendant combien de temps ?			
27. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?			
28. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet ?			

Date ..... Officier responsable.....

Capitaine .....

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

g) Rejet de l'eau de la citerne de décantation

29. Identification de la (des) citerne(s) de décantation			
30. Durée de la décantation depuis la dernière admission de résidus, ou			
31. Durée de la décantation depuis le dernier rejet			
32. Date, heure et position du navire au début du rejet			
33. Evaluation par sondage du volume total du mélange au début du rejet			
34. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures au début du rejet			
35. Volume rejeté et taux du rejet			
36. Quantité rejetée et taux du rejet			
37. Date, heure et position du navire à la fin du rejet			
38. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
39. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures à la fin du rejet			
40. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
41. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
42. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

h) Elimination des résidus

43. Identification de la (des) citerne(s)			
44. Quantité éliminée de chaque citerne			
45. Mode d'élimination : a) installations de réception b) mélange avec la cargaison c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s)) d) autre méthode (préciser)			
46. Date et port d'élimination des résidus			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

i) Rejet des eaux de ballast propres contenues dans les citernes à cargaison

47. Date et position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres			
48. Identification de la (des) citerne(s) à partir de laquelle (desquelles) s'effectue le rejet			
49. La (les) citerne(s) étai(en)t-elle(s) vide(s) à la fin du rejet?			
50. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée sous 47			
51. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
52. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
53. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

j) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port[4]

54. Port			
55. Durée du séjour			
56. Quantité éliminée			
57. Date et lieu de l'élimination			
58. Mode d'élimination (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine.....

k) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

59. Date et heure			
60. Lieu ou position du navire au moment de l'événement			
61. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
62. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine.....

l) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt, ainsi que la date et l'heure de la remise en service; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue .....

.....

.....

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

[4] Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

m) Autres méthodes appliquées et observations générales .....

.....

.....

.....

Pour les pétroliers de jauge brute inférieure à 150 tonneaux exploités conformément aux dispositions de la règle 15, paragraphe 4, de l'Annexe I de la Convention, l'Autorité devrait mettre au point un registre des hydrocarbures approprié.

Pour les transporteurs d'asphalte, l'Autorité peut mettre au point un registre des hydrocarbures distinct en utilisant les sections a), b), c), e), h), j), k) et m) du présent modèle de registre des hydrocarbures.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

II – NAVIRES AUTRES QUE LES PETROLIERS

Nom du navire .....

Opérations effectuées du ..... (date) **au** ..... (date)

a) Ballastage ou nettoyage des citernes à combustible liquide

1. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)			
2. Indiquer si les citernes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés			
3. Date et position du navire au début du nettoyage			
4. Date et position du navire au début du ballastage			

Date .....Officier responsable .....

Capitaine .....

b) Rejet des eaux de ballast ou de nettoyage polluées des citernes mentionnées à l'alinéa a)

5. Identification de la (des) citerne(s)			
6. Date et position du navire au début du rejet			
7. Date et position du navire à la fin du rejet			
8. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
9. Méthode de rejet (préciser si le rejet a été effectué dans une installation de réception ou par un dispositif installé à bord)			
10. Quantité rejetée			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) Elimination des résidus

11. Quantité de résidus conservés à bord			
12. Mode d'élimination des résidus : a) installations de réception b) mélange avec le combustible suivant c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s)) d) autre méthode (préciser)			
13. Date et port d'élimination des résidus			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

d) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port[5]

14. Port			
15. Durée du séjour			
16. Quantité rejetée			
17. Date et lieu du rejet			
18. Méthode de rejet : a) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures b) par un système de filtrage des hydrocarbures c) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures et un système de filtrage des hydrocarbures d) dans une installation de réception			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

[5] Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

19. Date et heure			
20. Lieu ou position du navire			
21. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
22. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

f) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt ainsi que la date et l'heure de la remise en marche; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

g) Navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux

Du ballast pollué a-t-il été transporté dans les citernes à combustible liquide?

Oui/Non .....

Dans l'affirmative, préciser quelles sont les citernes qui ont reçu ce ballast et le mode de rejet du ballast pollué .....

.....

.....

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

h) Autres méthodes appliquées et observations générales .....

.....

.....

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ANNEXE II

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

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1) «Navire-citerne pour produits chimiques» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue du transport en vrac de cargaisons de substances liquides nocives et comprend les pétroliers tels qu'ils sont définis à l'Annexe I de la présente Convention lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle de substances liquides nocives en vrac.

2) «Ballast propre» désigne le ballast contenu dans une citerne qui, depuis la dernière fois qu'elle a transporté une cargaison contenant une substance de la catégorie A, B, C ou D, a été soigneusement nettoyée et dont les résidus ont été rejetés, la citerne elle-même ayant été vidée conformément aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

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

4) «Terre la plus proche» s'entend au sens de la règle 1, paragraphe 9 de l'Annexe I de la présente Convention.

5) «Substance liquide» désigne toute substance dont la tension de vapeur ne dépasse pas 2,8 kg/cm² à une température de 37,8°C.

6) «Substance liquide nocive» désigne toute substance indiquée à l'appendice II de la présente Annexe ou classée à titre provisoire, en application des dispositions du paragraphe 4 de la règle 3, dans la catégorie A, B, C ou D.

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

Les zones spéciales sont :

a) la zone de la mer Baltique et

b) la zone de la mer Noire.

8) Par «zone de la mer Baltique», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa b) de l'Annexe I de la présente Convention.

9) Par «zone de la mer Noire», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la présente Convention.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 2

Champ d'application

1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances liquides nocives en vrac.

2) Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe I de la présente Convention est transportée dans une citerne d'un navire-citerne pour produits chimiques, les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la présente Convention s'appliquent également.

3) Les dispositions de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent qu'aux navires transportant des substances qui, pour les besoins du contrôle des rejets, appartiennent aux catégories A, B et C.

Règle 3

Classement en catégories et liste des substances liquides nocives

1) Aux fins des règles de la présente Annexe, à l'exception de la règle 13, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit :

a) Catégorie A – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution.

b) Catégorie B – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution.

c) Catégorie C – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières.

d) Catégorie D – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

2) Les directives à suivre pour classer les substances liquides nocives en catégories sont exposées à l'appendice I de la présente Annexe.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

3) La liste des substances liquides nocives, transportées en vrac et actuellement classées en catégories, qui sont soumises aux dispositions de la présente Annexe figure à l'appendice II de la présente Annexe.

4) Lorsqu'il est envisagé de transporter en vrac une substance liquide qui n'est pas classée dans une catégorie définie au paragraphe 1 de la présente règle ou qui n'a pas été évaluée de la manière indiquée à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, les Parties à la Convention intéressées par le transport envisagé se concertent pour classer la substance à titre provisoire aux fins dudit transport, en se fondant sur les directives mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle. En attendant que les gouvernements intéressés soient parvenus à un accord à ce sujet, le transport s'effectue dans les conditions les plus rigoureuses proposées. L'Autorité intéressée avertit l'Organisation dès que possible, et en tout cas quatre-vingt-dix jours au plus après la date à laquelle la substance a été transportée pour la première fois, en lui communiquant des renseignements relatifs à la substance et à l'évaluation faite à titre provisoire, aux fins de diffusion immédiate à toutes les Parties pour information et examen. Les Gouvernements des Parties disposent d'une période de quatre-vingt-dix jours pour communiquer leurs observations à l'Organisation, en vue du classement de la substance.

Règle 4

Autres substances liquides

1) Les substances dont la liste figure à l'appendice III de la présente Annexe ont fait l'objet d'une évaluation qui a permis de conclure qu'elles n'entrent pas dans les catégories A, B, C et D définies à la règle 3, paragraphe 1 de la présente Annexe, car on estime actuellement qu'elles ne présentent pas de risque pour la santé de l'homme, les ressources marines, l'agrément des sites ou autres utilisations légitimes de la mer si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage.

2) Le rejet d'eaux de cale, d'eaux de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant exclusivement des substances énumérées à l'appendice III de la présente Annexe n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

3) Le rejet à la mer de ballast propre ou de ballast séparé n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

Règle 5

Rejet de substances liquides nocives

Rejet de substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales et rejet de substances de la catégorie D dans toutes les zones

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

1) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne III de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

2) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

3) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 3 mètres cubes ou 1/1 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

4) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie D définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa d) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle, suivant le cas.

6) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

7) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les Etats riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne IV de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

8) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) la citerne a été nettoyée après déchargement au moyen d'un volume d'eau au moins égal à 0,5 pour cent du volume total de la citerne et les résidus ainsi obtenus ont été rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide;

b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

9) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies.

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée à la mer de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle, suivant le cas.

11) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

12) Les dispositions de la présente règle n'empêchent pas les navires de conserver à bord les résidus d'une cargaison de la catégorie B ou C et de les rejeter, hors d'une zone spéciale, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3, respectivement, de la présente règle.

13) a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains de toute zone spéciale fixent, d'un commun accord, la date à laquelle les dispositions de la règle 7, paragraphe 1 de la présente Annexe seront satisfaites, cette date constituant la date d'entrée en vigueur des dispositions des paragraphes 7, 8, 9 et 10 de la présente règle en ce qui concerne la zone en question. Ils la communiquent à l'Organisation au moins six mois à l'avance. L'Organisation notifie alors la date ainsi fixée à toutes les Parties.

b) Si la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention est antérieure à la date fixée en application de l'alinéa a) du présent paragraphe, les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle sont appliquées pendant la période intérimaire.

Règle 6

Exceptions

La règle 5 de la présente Annexe ne s'applique pas :

a) au rejet à la mer des substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement;

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet; et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou

c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'Autorité, ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place des installations de réception suivantes destinées à répondre aux besoins des navires utilisant leurs ports, leurs terminaux ou leurs ports de reparation :

a) les ports et les terminaux de chargement et de déchargement des cargaisons doivent disposer d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives que les navires auraient encore à éliminer en application des dispositions de la présente Annexe; et

b) les ports de réparation des navires qui effectuent la réparation de navires-citernes pour produits chimiques doivent avoir des installations capables de recevoir les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives.

2) Les Gouvernements des Parties déterminent la nature des installations prévues en application du paragraphe 1 de la présente règle dans chaque port de chargement et de déchargement, dans chaque terminal et dans chaque port de réparation situés sur leurs territoires et en informent l'Organisation.

3) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas ou elles estiment insuffisantes les installations prévues en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Règle 8

Mesures de contrôle

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention désignent ou agréent des inspecteurs pour assurer la mise en oeuvre de la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substances de la catégorie A dans toutes les zones

2) a) Quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

b) Jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage et de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison.

3) Si la citerne doit être lavée :

a) l'effluent résultant de l'opération de lavage est rejeté du navire dans une installation de réception, du moins jusqu'à ce que la concentration de la substance dans le rejet, telle que l'indique l'analyse des échantillons de l'effluent prélevés par l'inspecteur, tombe au niveau de la concentration résiduelle stipulée pour cette substance dans l'appendice II de la présente Annexe. Quand la concentration résiduelle requise a été atteinte, les produits restants de lavage de citernes continuent à être rejetés dans l'installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison et certifiées par l'inspecteur;

b) lorsqu'on a dilué le résidu qui subsiste dans la citerne dans un volume d'eau représentant au moins 5 pour cent de la capacité de la citerne, ce mélange peut être rejeté à la mer conformément aux dispositions des alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 ou des alinéas a), b) et c) du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe, suivant le cas. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison.

4) Lorsque le Gouvernement de la Partie réceptionnaire s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer un retard anormal au navire, cette Partie peut accepter une autre procédure à titre d'équivalent à la procédure de l'alinéa a) du paragraphe 3 à condition :

a) que l'Autorité ait approuvé la méthode de prénettoyage de cette citerne pour la substance en question conformément aux normes définies par l'Organisation et que la Partie estime que cette méthode permet de satisfaire aux dispositions pertinentes du paragraphe 1 ou du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe en ce qui concerne l'obtention des concentrations résiduelles requises;

b) qu'un inspecteur dûment agréé par la Partie certifie dans le registre de la cargaison :

i) que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage ont été vidés et que la quantité de cargaison restant dans la citerne est égale ou inférieure à la quantité en fonction de laquelle la méthode approuvée de prénettoyage mentionnée à l'alinéa ii) du présent paragraphe a été élaborée;

ii) que les opérations de prénettoyage ont été effectuées conformément à la méthode approuvée par l'Autorité pour la citerne et la substance considérées;

iii) que les eaux de lavage de la citerne résultant du prénettoyage ont été rejetées dans une installation de réception et que la citerne a été vidée;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) que le rejet à la mer de tout résidu restant dans la citerne s'effectue conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 3 de la présente règle et qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison.

Substances de la catégorie B hors des zones spéciales et substances de la catégorie C dans toutes les zones

5) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce ou de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie B hors des zones spéciales ou toute cargaison de la catégorie C dans toutes les zones, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) quand la citerne doit être nettoyée en mer :

i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

ii) la quantité de substance restant dans la citerne ne dépasse pas la quantité maximale de cette substance qui peut être rejetée à la mer en vertu de la règle 5, paragraphe 2, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales pour les substances de la catégorie B ou de la règle 5, paragraphe 3, alinéa c) et de la règle 5, paragraphe 9, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales et dans les zones spéciales respectivement pour les substances de la catégorie C. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, les méthodes agréées sont observées et la substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iv) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et

v) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage de la citerne s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe afférentes à la zone appropriée et à la catégorie de la substance considérée;

c) quand la citerne doit être nettoyée au port :

i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou

ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison; ou

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

d) si, après qu'une substance de la catégorie C a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les dispositions de la règle 5, paragraphe 3 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie B dans les zones spéciales

6) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce et de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le capitaine d'un navire veille, pour toute cargaison de la catégorie B dans une zone spéciale, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage ou de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison;

c) si la citerne doit être nettoyée, l'effluent résultant du nettoyage, qui doit contenir un volume d'eau égal à 0,5 pour cent au moins du volume total de la citerne, est rejeté du navire dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage soient vides. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

d) si la citerne doit à nouveau être nettoyée et vidée en mer, le capitaine veille à ce que :

i) les méthodes agréées visées à la règle 5, paragraphe 8, alinéa c) de la présente Annexe soient observées et à ce que les mentions appropriées soient portées dans le registre de la cargaison, et

ii) tout rejet à la mer soit conforme aux dispositions de la règle 5, paragraphe 8 de la présente Annexe et à ce qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison;

e) si, après qu'une substance de la catégorie B a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les disposition de la règle 5, paragraphe 2 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie D dans toutes les zones

7) Le capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie D, à ce que les dispositions suivantes soient observées :

a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

b) quand la citerne doit être nettoyée en mer :

i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, cette substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;

iii) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et

iv) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphe 4 de la présente Annexe;

c) quand la citerne doit être nettoyée au port :

i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou

ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison.

Rejets provenant d'une citerne de décantation

8) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie A ou, à l'intérieur d'une zone spéciale, une substance des catégories A ou B, sont rejetés dans une installation de réception conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphes 1, 7 ou 8 de la présente Annexe, selon le cas; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

9) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie B hors d'une zone spéciale ou de la catégorie C dans toutes les zones en quantité supérieure aux quantités maximales stipulées à la règle 5, paragraphes 2 c), 3 c) ou 9 c) selon le cas, de la présente Annexe, sont rejetés dans une installation de réception; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

Règle 9

Registre de la cargaison

1) Il est tenu pour tous les navires auxquels la présente Annexe s'applique, dans la forme définie à l'appendice IV de la présente Annexe, un registre de la cargaison qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions sont portées dans le registre de la cargaison pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il est procédé à bord à l'une quelconque des opérations suivantes concernant des substances liquides nocives :

i) chargement de cargaison;

ii) déchargement de cargaison;

iii) transfert de cargaison;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

iv) transfert de cargaison, de résidus de cargaison, ou de mélanges contenant de la cargaison dans une citerne de décantation;

v) nettoyage de citernes à cargaison;

vi) transfert à partir de citernes de décantation;

vii) ballastage de citernes à cargaison;

viii) transfert d'eaux de ballast polluées;

ix) rejet à la mer effectué conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe.

3) En cas de rejet délibéré ou accidentel de toute substance nocive ou de tout mélange contenant une telle substance, aux termes de l'article 8 de la présente Convention et de la règle 6 de la présente Annexe, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre de la cargaison.

4) Lorsqu'un inspecteur désigné ou agréé par le Gouvernement de la Partie à la Convention pour surveiller des opérations effectuées en vertu de la présente Annexe a procédé à l'inspection d'un navire, il porte la mention appropriée dans le registre de la cargaison.

5) Chacune des opérations visées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle est intégralement et dès que possible consignée dans le registre de la cargaison, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque mention est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et, lorsque le navire est armé, chaque page est signée par le capitaine. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergences, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont un navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

6) Le registre de la cargaison est conservé dans un endroit où il est aisément accessible aux fins d'examen et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

7) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie peut examiner le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par les autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 10

Visites

1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui transportent des substances liquides nocives en vrac font l'objet des visites spécifiées ci-après :

a) avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 11 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;

b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 12 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;

c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité qui ne doivent pas dépasser trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac (1973) délivré en vertu de la règle 11 de la présente Annexe.

2) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

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

Règle 11

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 10 de la présente Annexe, à tout navire transportant des substances liquides nocives et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

3) a) Le Gouvernement d'une Partie peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

b) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

c) Un certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application du paragraphe 1 de la présente règle.

d) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) aux navires autorisés à battre pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention.

4) Le Certificat est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre conformément au modèle figurant à l'appendice V de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 12

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 4 de la présente règle.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

5) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'aménagement, les matériaux, l'équipement et les installations prescrits par la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations aux fins de réparation ou d'entretien, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa date d'expiration est postérieure à la fin de cette période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre un autre Certificat en remplacement du premier, si cette dernière date est plus rapprochée. Dès que possible après le changement de nationalité, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le changement et, si possible, une copie du rapport d'inspection.

Règle 13

Dispositions visant à réduire la pollution accidentelle

1) La conception, la construction, l'équipement et l'exploitation des navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe du fait qu'ils transportent en vrac des substances liquides nocives doivent être de nature à réduire les rejets involontaires à la mer de telles substances.

2) Conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, les Gouvernements des Parties doivent publier ou faire publier des prescriptions détaillées sur la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation de tels navires.

3) En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, les prescriptions mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle doivent comprendre au moins toutes les dispositions contenues dans le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.212(VII) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation à condition que les amendements au Recueil de règles soient adoptés, mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

Appendice I

DIRECTIVES POUR LE CLASSEMENT EN CATEGORIES DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

Catégorie A

Substances qui sont bioaccumulées et qui sont susceptibles de présenter un danger pour la vie aquatique et pour la santé de l'homme, ou qui sont très toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 4, c'est-à-dire leur TLm inférieur à 1 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances modérément toxiques pour la vie aquatique (leur

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie B

Substances qui sont bioaccumulées et dont la persistance est de l'ordre d'une semaine ou inférieure à une semaine; ou qui sont susceptibles d'altérer les aliments d'origine marine; ou qui sont modérément toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie C

Substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie D

Substances qui sont pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLm égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm); ou qui forment des dépôts sur le fond de la mer avec une demande biochimique en oxygène (DBO) élevée; ou qui sont très dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD_{50} étant inférieur à 5 mg/kg; ou qui causent une réduction modérée de l'agrément des sites en raison de leur persistance, de leur odeur et de leurs caractéristiques toxiques ou irritantes, qui sont susceptibles de gêner l'utilisation des plages; ou qui sont modérément dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD_{50} étant égal ou supérieur à 5 mg/kg et inférieur à 50 mg/kg, et qui causent une réduction légère de l'agrément des sites.

Autres substances liquides (aux fins de la règle 4 de la présente Annexe)

Substances autres que celles classées dans les catégories A, B, C et D ci-dessus.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice II

LISTE DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC

Substance	Numéro ONU	Catégorie de pollution en fonction de laquelle doivent s'effectuer les rejets en exploitation	Concentration résiduelle (pourcentage de poids)	
		(règle 3 de l'Annexe II)	(règle 5, paragraphe 1 de l'Annexe II)	(règle 5, paragraphe 7 de l'Annexe II)
	I	II	III *Hors des zones spéciales*	IV *Dans les zones spéciales*
Acétaldéhyde	1089	C		
Acétate d'amyle normal	1104	C		
Acétate de butyle normal	1123	D		
Acétate de butyle secondaire	1124	D		
Acétate de 2-éthoxyéthyle*	1172	D		
Acétate d'éthyle	1173	D		
Acétate d'isoamyle	1104	C		
Acétate de méthyle	1231	D		
Acétate de propyle normal*	1276	C		
Acétate de vinyle	1301	C		
Acétone	1090	D		
Acide acétique	1842	C		
Acide acrylique*	–	C		
Acide butyrique	–	B		
Acide chlorhydrique	1789	D		
Acide chloracétique	1750	C		
Acide chlorosulfonique	1754	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Acide citrique (10%-25%)	–	D		
Acide crésylique	2022	A	0,1	0,05
Acide fluorhydrique (solution à 40%)	1790	B		
Acide formique	1779	D		
Acide heptanoïque*	–	D		
Acide lactique	–	D		
Acides naphténiques*	–	A	0,1	0,05
Acide nitrique (90%)	2031/ 2032	C		
Acide oxalique (10%-25%)	–	D		
Acide phosphorique	1805	D		
Acide propionique	1848	D		
Acide sulfurique	1830/ 1831/ 1832	C		
Acide sulfurique fumant (oléum)	1831	C		
Acroléine	1092	A	0,1	0,05
Acrylate de butyle normal	–	D		
Acrylate d'éthyle	1917	D		
Acrylate de 2-éthylhexyle*	–	D		
Acrylate d'isobutyle	–	D		
Acrylate de méthyle	1919	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	–	D		
Alcool allylique	1098	B		
Alcool amylique normal	–	D		
Alcool benzylique	–	D		
Alcool 2-éthylhexylique	–	C		
Alcool furfurylique	–	C		
Alcool méthylamylique	–	D		
Alcool nonylique*	–	C		

* **L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.**

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Alcool propylique normal	1274	D		
Aldéhyde butylique normal	1129	B		
Aldéhyde crotonique	1143	B		
Alkylbenzènesulfonate (chaîne droite)	–	C		
(chaîne ramifiée)		B		
Alun (solution à 15%)	–	D		
Aminoéthyléthanolamine (Hydroxyéthyléthylènediamine)*	–	D		
Ammoniac (solution à 28%)	1005	B		
Anhydride acétique	1715	C		
Anhydride phtalique (fondu)	–	C		
Anhydride propionique	–	D		
Aniline	1547	C		
Benzène	1114	C		
Bichlorure d'éthylène	1184	B		
Bichromate de sodium (solution)	–	C		
Bisulfure de carbone	1131	A	0,01	0,005
Butylène glycol(s)	–	D		
Butyrate de butyle*	–	B		
Chlorhydrines (brutes)*	–	D		
Chlorobenzène (Monochlorobenzène)	1134	B		
Chloroforme	1888	B		
Chloroprène*	1991	C		
para-Chlorotoluène	–	B		
Chlorure d'acétyle	1717	C		
Chlorure d'allyle	1100	C		
Chlorure de benzyle	1738	B		
Chlorure de méthylène	1593	B		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Chlorure de vinylidène*	1303	B		
Crésols	2076	A	0,1	0,05
Créosote	1334	A	0,1	0,05
Cumène	1918.	C		
Cyanhydrine d'acétone	1541	A	0,1	0,05
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexane d'isopropyle	–	D		
Cyclohexanol	–	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	–	D		
Cymène (Paraméthyl-isopropylbenzène)*	2046	D		
Decahydronaphtaline*	1147	D		
Décane*	–	D		
Diacétone-alcool*	1148	D		
Dibromure d'éthylène	1605	B		
Dichlorobenzènes	1591	A	0,1	0,05
Dichloropropène et dichloropropane (mélange de) (D.D. pour désinfection des sols)	2047	B		
Diéthylamine	1154	C		
Diethylbenzène (mélange d'isomères)	2049	C		
Diéthylcétone (3-pentanone)	1156	D		
Diéthylène glycol monoéthyl éther	–	C		
Diéthylène-triamine*	2079	C		
Di-isobutyl cétone	1157	D		
Di-isobutylène*	2050	D		
Di-isocyanate de toluylène	2078	B		
Di-isopropylamine	1158	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Diméthylamine (solution aqueuse à 40%)	1160	C		
Diméthyléthanolamine*	2051	C		
Diméthylformamide	–	D		
1,4-Dioxanne*	1165	C		
Diphényle/ diphényloxyde (mélange de)*	–	D		
Dodécylbenzène	–	C		
Eau oxygénée (concentration supérieure à 60%)	2015	C		
Epichlorhydrine	2023	B		
Ether benzylique*	–	C		
Ether dichloré	1916	B		
Ether éthylique	1155	D		
Ether isopropylique*	1159	D		
Ether monoéthylique de l'éthylène-glycol (2-Ethoxyéthanol)	1171	D		
Ethyl-amyl cétone*	–	C		
Ethylbenzène	1175	C		
Ethylcyclohexane	–	D		
2-Ethyl 3-propylacroléine*	–	B		
Ethylène-cyanhydrine*	–	D		
Ethylène-diamine	1604	C		
Formaldéhyde (solution à 37-50%)	1198	C		
Hexaméthylène-diamine*	1783	C		
Huile de camphre	1130	B		
Hydroperoxyde de tétraline	1540	C		
Hydroxyde de calcium (solution)	–	D		
Hydroxyde de sodium	1824	C		
Isobutanol (Alcool iso-butylique)	1212	D		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Isobutyraldéhyde	2045	C		
Isooctane	–	D		
Isopentane	–	D		
Isophorone	–	D		
Isoprène	1218	D		
Isopropanolamine	–	C		
Isopropylamine	1221	C		
Lactate d'éthyle*	1192	D		
Méthacrylate de butyle	–	D		
Méthacrylate d'isobutyle	–	D		
Méthacrylate de méthyle	1247	D		
2-Méthyl 5-éthyl-pyridine*	–	B		
2-Méthylpentène*	–	D		
Méthyl-styrolène alpha*	–	D		
Monochlorhydrine du glycol (2-Chloréthanol)*	1135	D		
Monoéthanolamine	–	D		
Monoisopropylamine	–	C		
Monométhyléthanolamine	–	C		
Monopropylamine (Propylamine)	1277	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphtalène (fondu)	1334	A	0,1	0,05
Nitrobenzène	–	C		
2-Nitropropane	–	D		
Nitrotoluène (Orthonitrotoluène)	1664	C		
Nonylphénol	–	C		
Octanol normal	–	C		
Oxyde de mésityle*	1229	C		
Pentachloréthane	1669	B		
Pentachlorophénate de sodium (solution)	–	A	0,1	0,05
Pentane normal	1265	C		
Phénol	1671	B		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Substance	I	II	III	IV
Phosphate de tricrésyle*	–	B		
Phosphore (élémentaire)	1338	A	0,01	0,005
Plomb tétraéthyle	1649	A	0,1	0,05
Plomb tétraméthyle	1649	A	0,1	0,05
Potasse caustique (Hydroxyde de potassium)	1814	C		
di-iso-Propanolamine	–	C		
béta-Propiolactone*	–	B		
Propionaldéhyde	1275	D		
Pyridine	1282	B		
Styrène	2055	C		
Suif	–	D		
Térébenthine	1299	B		
Tétrachloréthylène (Perchloréthylène)	1891	D		
Tétrachlorure de carbone	1846	B		
Tétrachlorure de silicium	1818	D		
Tétrachlorure de titane	1838	D		
Tétrahydrofuranne	2056	D		
Tétraméthylbenzène	–	D		
Toluène	1294	C		
Trichloréthane	–	C		
Trichloréthylène	1710	B		
Triéthanolamine	–	D		
Triéthylamine	1296	C		
Triméthylbenzène*	–	C		
Xylènes (mélanges d'isomères)	1307	C		

* L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice III

LISTE DES AUTRES SUBSTANCES LIQUIDES TRANSPORTEES EN VRAC

Acétate d'isopropyle
Acétate de méthylamyle
Acétonitrile (Cyanure de méthyle)
Alcool amylique tertiaire
Alcool butylique normal
Alcool décylique normal
Alcool éthylique
Alcool isodécylique
Alcool isopropylique
Alcool méthylique
Alcool octyldécylique
Alcools gras (C_{12} - C_{20})
Butyrolactone
Chlorure de calcium (solution)
Diéthanolamine
Diéthylène-glycol
Dipentène
Dipropylène-glycol
Eau
Ether butylique
Ethylène-glycol
Glycérine
Heptane
Heptène (mélange d'isomères)
Hexane normal
Huile de foie de morue
Huile de noix de coco
Huile de ricin
Huile d'olive
Jus citriques
Lait
Ligroine
Mélasses
Méthyl-éthyl-cétone (2-butanone)
Oxyde de propylène
Polypropylène-glycol
Propylène-glycol
Propylène tétramère
Propylène trimère
Sorbitol
Soufre liquide
Tridécanol
Triéthylène-glycol
Triéthylène tétramine
Tripropylène-glycol
Vin

Appendice IV

REGISTRE DE LA CARGAISON POUR LES NAVIRES TRANSPORTANT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC

Nom du navire .....

Capacité de chargement de
chaque citerne en mètres cubes .....

Voyage de ..... à .....

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

a) **Chargement de la cargaison**

1. Date et lieu de chargement
2. Nom et catégorie de la (des) cargaison(s) chargée(s)
3. Identification de la (des) citerne(s) chargée(s)

b) **Transfert de la cargaison**

4. Date du transfert
5. Identification de la (des) citerne(s) i) de ii) à
6. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à l'alinéa 5 i)?
7. Sinon, quantité restante

c) **Déchargement de la cargaison**

8. Date et lieu du déchargement
9. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s)
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?
11. Sinon, quantité restant dans la (les) citerne(s)
12. La (les) citerne(s) doit-elle (doivent-elles) être nettoyée(s)?
13. Quantité transférée en citerne de décantation
14. Identification de la citerne de décantation

. . . . . Signature du capitaine

d) **Ballastage des citernes à cargaison**

15. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)
16. Date et position du navire au début du ballastage

e) **Nettoyage des citernes à cargaison**

Substances de catégorie A

17. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)
18. Date et lieu du nettoyage
19. Méthode(s) de nettoyage
20. Emplacement des installations de réception utilisées

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

21. Concentration de l'effluent quand le rejet dans l'installation de réception a été arrêté

22. Quantité restant en citerne

23. Méthode et quantité d'eau introduite dans la citerne lors du nettoyage final

24. Lieu et date du rejet à la mer

25. Méthode et équipement utilisés pour le rejet à la mer

Substances des catégories B, C et D

26. Méthode de lavage utilisée

27. Quantité d'eau utilisée

28. Date et lieu du rejet à la mer

29. Méthode et équipement utilisés pour le rejet à la mer

f) **Transfert des eaux de ballast polluées**

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

31. Date et position du navire au début du rejet à la mer

32. Date et position du navire à la fin du rejet à la mer

. . . . . Signature du capitaine

33. Vitesse(s) du navire pendant le rejet

34. Quantité rejetée à la mer

35. Quantité d'eau polluée transférée en citerne de décantation (identification de la (des) citerne(s) de décantation)

36. Date et port de déchargement dans des installations de réception à terre (le cas échéant)

g) **Transfert de la citerne de décantation/élimination des résidus**

37. Identification de la (des) citerne(s) de décantation

38. Quantité retirée de chaque citerne

39. Mode d'élimination des résidus :

a) Installations de réception

b) Mélange avec la cargaison

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la (des) citerne(s))

d) Autre méthode

40. Date et port d'élimination des résidus

h) Rejets accidentels ou exceptionnels

41. Date et heure

42. Lieu ou position du navire au moment de l'événement

43. Quantité approximative, nom et catégorie de la substance

44. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales

..... Signature du capitaine

Appendice V

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION LIEE AU TRANSPORT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES EN VRAC (1973)

(*Note* : Dans le cas d'un navire-citerne pour produits chimiques, ce Certificat doit être complété par le Certificat exigé aux termes du paragraphe 3 de la règle 13 de l'Annexe II de la présente Convention.)

(*cachet officiel*)

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

.....

(*nom officiel complet du pays*)

par .....

(*titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*)

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

IL EST CERTIFIE :

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe II de la Convention;

2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la conception, la construction et l'équipement du navire sont de nature à réduire au maximum les rejets involontaires à la mer de substances liquides nocives;

3. que les méthodes et dispositifs suivants ont été approuvés par l'Autorité en vue de l'application des dispositions de la règle 5 de l'Annexe II de la Convention :

. . . . . .

(suite sur les pages ci-jointes, signées et datées)

. . . . . .

Le présent Certificat est valable jusqu'au . . . . . sous réserve des visites intermédiaires qui doivent être effectuées à des intervalles de . . . . . .

Délivré à . . . . . .
(lieu de délivrance du Certificat)

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

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

Visites intermédiaires

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe II de ladite Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de ladite Convention.

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

Lieu . . . . . .

Date . . . . . .

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

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

Lieu . . . . . .

Date . . . . . .

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Aux termes de la règle 12, paragraphes 2 et 4 de l'Annexe II de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au .....
.....

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

Lieu .....

Date .....

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

ANNEXE III

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

Règle 1

Champ d'application

1) Sauf disposition expresse contraire, les règles de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

2) Ce transport de substances nuisibles est interdit sauf s'il est effectué conformément aux dispositions de la présente Annexe.

3) Pour compléter les dispositions de la présente Annexe, le Gouvernement de chaque Partie à la Convention publie ou fait publier des prescriptions détaillées sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications visant à prévenir ou à réduire au maximum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles.

4) Aux fins de la présente Annexe, les récipients vides, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes qui ont déjà servi au transport de substances nuisibles sont eux-mêmes traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Règle 2

Emballage

Les emballages, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes doivent être de nature à réduire au maximum les risques encourus par le milieu marin, eu égard à leur contenu spécifique.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 3

Marquage et étiquetage

Chaque colis, qu'il soit expédié individuellement, en unités ou en conteneurs, chaque conteneur, chaque citerne mobile, camion-citerne ou wagon-citerne contenant une substance nuisible sont marqués de façon durable de l'appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte) et portent en outre une étiquette ou une marque au pochoir distinctive indiquant que le contenu est nuisible. Cette identification est complétée si possible par tout autre moyen, par exemple en indiquant le numéro de référence des Nations Unies.

Règle 4

Documents

1) Dans tous les documents relatifs au transport par mer de substances nuisibles où il est fait mention de ces substances, on utilise l'appellation technique exacte de la substance (et non l'appellation commerciale).

2) Les documents d'expédition fournis par le chargeur comprennent un certificat ou une déclaration attestant que le chargement présenté aux fins du transport est convenablement emballé, marqué et étiqueté et dans un état propre à réduire au maximum les risques que son transport présente pour le milieu marin.

3) Tout navire qui transporte des substances nuisibles doit être porteur d'une liste ou d'un manifeste spécial mentionnant les substances nuisibles embarquées et leur emplacement. Aux lieu et place de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant l'emplacement de toutes les substances nuisibles à bord. Des copies de ces documents sont également conservées à terre par l'armateur du navire ou son mandataire jusqu'à ce que les substances nuisibles aient été déchargées.

4) Lorsque le navire est porteur d'une liste, d'un manifeste spécial ou d'un plan d'arrimage détaillé, conformément aux dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer relatives au transport des marchandises dangereuses, les documents exigés aux fins de la présente Annexe peuvent être combinés avec les documents relatifs aux marchandises dangereuses. Lorsque les documents sont combinés, il est établi une nette distinction entre les marchandises dangereuses et les substances nuisibles.

Règle 5

Arrimage

Les substances nuisibles sont convenablement arrimées et assujetties de manière à réduire au maximum les risques qu'elles présentent pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 6

Limites quantitatives

Il peut être nécessaire, pour des raisons scientifiques et techniques valables, d'interdire le transport de certaines substances nuisibles qui sont très dangereuses pour le milieu marin ou de limiter la quantité de ces substances que peut transporter un même navire. En fixant ces limites, il convient de tenir dûment compte des dimensions, de la construction et de l'équipement du navire, ainsi que de l'emballage et des propriétés intrinsèques de chaque substance.

Règle 7

Exceptions

1) Le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, en conteneurs, en citernes mobiles, en camions-citernes ou en wagons-citernes est interdit, sauf s'il est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.

2) Sous réserve des dispositions de la présente Convention, des mesures appropriées sont prises en fonction des propriétés physiques, chimiques et biologiques des substances nuisibles, pour réglementer le rejet à la mer des eaux de nettoyage des fuites, à condition que l'application de ces mesures ne compromette pas la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 8

Notification

S'agissant de certaines substances nuisibles qui pourraient être désignées par le Gouvernement d'une Partie à la Convention, le capitaine, ou le propriétaire du navire, ou leur mandataire, notifie à l'autorité portuaire compétente son intention de charger ou de décharger ces substances au moins 24 heures avant cette opération.

ANNEXE IV

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

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1) «Navire neuf» désigne un navire

a) dont le contrat de construction est passé ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe ou postérieurement;

b) dont la livraison s'effectue trois ans ou plus après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

3) «Eaux usées» désigne :

a) les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes, d'urinoirs et de cuvettes de W.C.;

b) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc.);

c) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;

d) les autres eaux résiduaires lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.

4) «Citerne de stockage» désigne toute citerne destinée à recueillir et à conserver les eaux usées.

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

latitude 10°00′ S. et longitude 142°00′ E.
latitude 9°10′ S. et longitude 143°52′ E.
latitude 9°00′ S. et longitude 144°30′ E.
latitude 13°00′ S. et longitude 144°00′ E.
latitude 15°00′ S. et longitude 146°00′ E.
latitude 18°00′ S. et longitude 147°00′ E.
latitude 21°00′ S. et longitude 153°00′ E.

et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42′ S. et de longitude 153°15′ E. sur la côte australienne.

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent :

a) i) aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux;

ii) aux navires neufs d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes;

iii) aux navires neufs qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes; et

b) i) aux navires existants dont la jauge brute est égale ou supérieure à 200 tonneaux, 10 ans après la date de l'entrée en vigueur de la présente Annexe;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ii) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe;

iii) aux navires existants qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe.

Règle 3

Visites

1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention font l'objet des visites spécifiées ci-après :

a) Avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 4 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale comprenant une visite du navire qui permet de s'assurer qu'il est satisfait aux conditions suivantes :

i) lorsque le navire est muni d'une installation pour le traitement des eaux usées, celle-ci doit répondre aux règles d'exploitation définies conformément aux normes et aux méthodes d'essai mises au point par l'Organisation;

ii) lorsque le navire est muni d'un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées, ce dispositif doit être d'un type agréé par l'Autorité;

iii) lorsque le navire est muni d'une citerne de stockage, la capacité de celle-ci doit être suffisante, de l'avis de l'Autorité, pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu des conditions d'exploitation, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité du contenu; et

iv) le navire est muni d'un tuyautage débouchant à l'extérieur, permettant le rejet des eaux usées dans des installations de réception, et ce tuyautage est pourvu d'un raccord normalisé de jonction conforme à la règle 11 de la présente Annexe.

La visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

b) Une visite périodique à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permette de s'assurer que l'équipement, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, en cas de prorogation de la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973), conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 7 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

3) Les visites des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement ne doit être apporté sans l'accord de l'Autorité à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 4

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, à tout navire qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 5

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a demandé la visite.

3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application de la règle 4 de la présente Annexe.

4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

Règle 6

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est établi dans la langue de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 7

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

5) Le Certificat cesse d'être valable si les aménagements, les installations, l'équipement et les matériaux prescrits ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement, sans l'accord de l'Autorité.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

Règle 8

Rejet des eaux usées

1) Sous réserve des dispositions de la règle 9 de la présente Annexe, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

a) le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé par l'Autorité conformément aux dispositions de la règle 3, paragraphe 1, alinéa a), alors que le navire se trouve à une distance de plus de quatre milles marins de la terre la plus proche et celui des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de douze milles marins de celle-ci; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage s'effectue, non pas instantanément, mais à une vitesse modérée, alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 noeuds. Le taux de rejet est approuvé par l'Autorité qui se fonde sur les normes mises au point par l'Organisation; ou

b) les eaux usées du navire sont traitées dans un dispositif approprié que l'Autorité a certifié conforme aux règles d'exploitation visées à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) i) de la présente Annexe, et

i) les résultats de l'essai du dispositif sont indiqués dans le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973);

ii) l'effluent ne laisse de surcroît pas de solides flottants visibles dans l'eau environnante et n'entraîne pas de décoloration de cette eau; ou

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) le navire se trouve dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat et rejette ses eaux usées conformément aux dispositions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet Etat.

2) Lorsque les eaux usées sont mêlées de déchets ou d'eaux de déchet dont le rejet est soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses leur sont applicables.

Règle 9

Exceptions

La règle 8 de la présente Annexe ne s'applique pas :

a) au rejet d'eaux usées effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer; ou

b) au rejet d'eaux usées résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet.

Règle 10

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des eaux usées adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

Règle 11

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet du navire, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimentions conformes à celles du tableau suivant :

DIMENSIONS NORMALISEES DES BRIDES DES RACCORDS DE JONCTION DES TUYAUTAGES DE REJET

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	210 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur du tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	170 mm
Fentes dans la bride	4 trous de 18 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 18 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Epaisseur de la bride	16 mm
Boulons et écrous : quantité, diamètre	4 de chaque, de 16 mm de diamètre et de longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 100 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane; la bride et le joint approprié doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm².	

Pour les navires dont le creux sur quille est égal ou inférieur à 5 mètres, le diamètre intérieur du raccord de jonction peut être de 38 millimètres.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice de l'Annexe IV

MODELE DE CERTIFICAT

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES (1973)

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

.....

(nom officiel complet du pays)

par .....

(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Jauge brute	Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter

Navire neuf/existant *

Date du contrat de construction : .....

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

Date de livraison : .....

* Rayer la mention inutile.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

IL EST CERTIFIE :

1) que le navire est équipé d'une installation pour le traitement des eaux usées/d'un broyeur/d'une citerne de stockage* et d'un tuyau de déchargement conformément aux alinéas i) à iv) de la règle 3 1) a) de l'Annexe IV de la Convention :

*a) Description de l'installation de traitement des eaux usées :

Type de l'installation .....

Nom du fabricant .....

L'installation de traitement des eaux usées a été agréée par l'Autorité comme répondant aux normes ci-après concernant les effluents** :

*b) Description du broyeur :

Type de broyeur .....

Nom du fabricant .....

Qualité des eaux usées après désinfection .....

*c) Description de l'équipement de stockage :

Capacité totale de la citerne de stockage ..... m^3

Emplacement .....

d) d'un tuyau de déchargement des eaux usées dans une installation de réception, ce tuyau étant muni d'un raccord normalisé de jonction avec la terre;

2) que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 3 de l'Annexe IV de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées, et qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'équipement et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe IV de ladite Convention.

---

* **Rayer la mention inutile.**

** **Inscrire les paramètres correspondants.**

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Délivré à .....
(lieu de délivrance du Certificat)

le ..... 19.. .....
(signature du fonctionnaire délivrant le Certificat)

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

Aux termes des paragraphes 2 et 4 de la règle 7 de l'Annexe IV de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

.....

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

Lieu .....

Date .....

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

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ANNEXE V

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

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1) «Ordures» désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais entier ou non, et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres Annexes de la présente Convention.

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

latitude 10°00′ S. et longitude 142°00′ E.
latitude 9°10′ S. et longitude 143°52′ E.
latitude 9°00′ S. et longitude 144°30′ E.
latitude 13°00′ S. et longitude 144°00′ E.
latitude 15°00′ S. et longitude 146°00′ E.
latitude 18°00′ S. et longitude 147°00′ E.
latitude 21°00′ S. et longitude 153°00′ E.

et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42′ S. et de longitude 153°15′ E. sur la côte australienne.

3) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 5 de la présente Annexe.

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 3

Evacuation des ordures hors des zones spéciales

1) Sous réserve des dispositions des règles 4, 5 et 6 de la présente Annexe :

a) l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique, est interdite;

b) l'évacuation dans la mer des ordures suivantes se fait aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite en tout cas si la terre la plus proche est à moins :

i) de 25 milles marins, en ce qui concerne le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient;

ii) de 12 milles marins, en ce qui concerne les déchets alimentaires et toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine et les rebuts de même nature;

c) l'évacuation dans la mer des ordures indiquées à l'alinéa b) ii) de la présente règle peut être autorisée après leur passage dans un broyeur ou un concasseur et être effectuée aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite, en tout cas, si la terre la plus proche se trouve à moins de 3 milles marins. Les ordures ainsi broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

2) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

Règle 4

Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit aux plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans, ainsi qu'à tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes, d'évacuer les matériaux visés par la présente Annexe.

2) L'évacuation dans la mer des déchets alimentaires par lesdites plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre et par tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes est autorisée lorsque ces déchets sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 5

Evacuation des ordures dans les zones spéciales

1) Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit :

a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N. et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36′ W.

b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimités par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57°44,8′ N.).

c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.

d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°8,5′ N., 43°19,6′ E.) et Husn Murad (12°40,4′ N., 43°30,2′ E.).

e) Par «zone des golfes», on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30′ N., 59°48′ E.) et Ras Al Fasteh (25°04′ N., 61°25′ E.).

2) Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe :

a) il est interdit d'évacuer dans la mer :

i) tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique; et

ii) toutes les autres ordures, y compris les objets en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage;

b) l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires se fait le plus loin possible de la côte, et en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

3) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

4) Installations de réception dans les zones spéciales.

a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une zone spéciale s'engagent à faire mettre en place dès que possible dans tous les ports de la zone spéciale des installations de réception adéquates, conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe et compte tenu des besoins spéciaux des navires opérant dans ces zones.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) Les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application de l'alinéa a) de la présente règle. Quand elle a reçu un nombre suffisant de ces notifications, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle qui concernent la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.

c) A compter de cette date, les navires faisant également escale dans des ports des zones spéciales visées où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent se conformer à toutes les dispositions de la présente règle.

Règle 6

Exceptions

Les règles 3, 4 et 5 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) à l'évacuation d'ordures effectuée par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer;

b) au déversement d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce déversement; ou

c) à la perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique ou de matériaux synthétiques utilisés pour réparer lesdits filets, si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour empêcher cette perte.

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des ordures adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

PROTOCOLE DE 1978 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION 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»).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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.*

* *La liste des signatures n'est pas reproduite.*

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

Remplacer le texte de la règle 4 par le suivant :

Visites et inspections

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

certitude que le navire satisfait aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 4) de la règle 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert ainsi qu'une copie du rapport de visite pertinent, le cas échéant.

Règles 9 à 12 — *Pas de changement*

Remplacer le texte de la règle 13 par le suivant:

Règle 13

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

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

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

1) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2), 3) et 4), ou, le cas échéant, du paragraphe 5), de la présente règle.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 mètres doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

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

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

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

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

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

a) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes, jusqu'à deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

b) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes, jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

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

10) A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, tout transporteur de produits existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

11) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément aux paragraphes 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.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Règle 13A

Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées

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

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

3) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des spécifications recommandées par l'Organisation*, permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast rejetée. Le détecteur d'hydrocarbures doit être installé au plus tard lors de la première visite réglementaire du navire-citerne au chantier après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Jusqu'à l'installation du détecteur d'hydrocarbures, il doit être établi, grâce à un examen de l'eau de ballast des citernes spécialisées effectué immédiatement avant le rejet, qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

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

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

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 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.

* 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).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 États 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.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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:

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

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:

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

Dans cette formule : a = 0,25 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200 000 tonnes

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

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

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

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

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

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

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

a) la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 mètres. La largeur est mesurée à

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

partir du bordé perpendiculairement au plan axial. Quand la largeur est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace latéral pour le calcul de la zone de protection PA_c; et

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

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

Règle 14 — *Pas de changement*

Règle 15

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

Règles 16 et 17 — *Pas de changement*

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

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

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

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

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

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

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

Règle 19 — *Pas de changement*

Règle 20

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

Règles 21 à 25 — *Pas de changement*

Appendice I — LISTE D'HYDROCARBURES

Pas de changement

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 compétent désigné en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

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

Type de navire:

Transporteur de pétrole brut*

Transporteur de produits*

Transporteurs de pétrole brut/de produits*

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

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus*

Date du contrat de construction ou de transformation importante.....

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

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée .....

PARTIE A — TOUS NAVIRES

Le navire est équipé:

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

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

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

* Rayer les mentions inutiles.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

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

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

.....

.....

Observations:

*Clause applicable aux navires existants**

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

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

Lieu .....

Date .....

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

PARTIE B — PETROLIERS*

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

* Rayer les mentions inutiles.

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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;**

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

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

2. Ce navire:

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

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

3. Ce navire:

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

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

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

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

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

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

** Rayer les mentions inutiles.

* Rayer les mentions inutiles.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

4. Ce navire :

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

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

*Citernes à ballast séparé***

Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit :

Citerne	Volume (m³)	Citerne	Volume (m³)

*Citernes à ballast propre spécialisées***

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

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit :

Citerne	Volume (m³)	Citerne	Volume (m³)

*Manuel**

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

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

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

* Rayer la mention inutile.
** Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.
** Rayer la mention inutile.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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*

Il est certifié que ce navire :

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

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

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

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

Lieu .....

Date .....

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

IL EST CERTIFIE

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

---

* **Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.**
** **Rayer la mention inutile.**

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 ..... le ..... 19....
(*Lieu de délivrance du Certificat*)

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

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

Visite intermédiaire

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 I

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES PETROLIERS EXPLOITES AVEC DES CITERNES A BALLAST PROPRE SPECIALISEES*

Nom du navire.....

Numéro ou lettres distinctifs.....

Capacité totale de chargement.....mètres cubes

Capacité totale des citernes à ballast propre spécialisées.....mètres cubes

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

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 ont été assujettis à la fin du ballastage des citernes à ballast propre spécialisées.

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine .....

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 .....

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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*

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Capacité totale de chargement ..... mètres cubes

Voyage en
provenance de ..... à destination de .....
(*Port(s)*) (*Date*) (*Port(s)*) (*Date*)

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

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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 No 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».

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

Date ..... Officier responsable .....

Capitaine. .....

Supplément 3

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES PETROLIERS EFFECTUANT DES VOYAGES PARTICULIERS*

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Capacité totale de chargement .....mètres cubes

Quantité minimale d'eau de ballast requise en application des paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole .....mètres cubes

Voyages en provenance de .....(*Port(s)*) à destination de .....(*Port(s)*)

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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				

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Décret n° 2-95-147 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant l'accord de prêt portant sur un montant équivalent à 25.000.000 $ US conclu le 6 ramadan 1415 (6 février 1995) entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement.

LE PREMIER MINISTRE,

Vu la loi de finances pour l'année 1995 n° 42-94, promulguée par le dahir n° 1-94-431 du 28 rejeb 1415 (31 décembre 1994), notamment son article 33 ;

Vu la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982), notamment son article 41 ;

Sur proposition du ministre des finances et des investissements extérieurs,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord de prêt portant sur un montant équivalent à 25.000.000 $ US conclu le 6 ramadan 1415 (6 février 1995) entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement pour le financement du projet de soutien au développement agricole dans les offices régionaux de mise en valeur agricole.

ART. 2. – Le ministre des finances et des investissements extérieurs est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 13 kaada 1415 (13 avril 1995).

ABDELLATIF FILALI.

Pour contreseing :

Le ministre des finances et des investissements extérieurs,

MOHAMMED KABBAJ.

Décret n° 2-95-156 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant la convention de crédit de 25.982.490 francs français conclue le 21 ramadan 1415 (21 février 1995) entre d'une part, le gouvernement du Royaume du Maroc et d'autre part, la Banque française du commerce extérieur et la Banque marocaine du commerce extérieur.

LE PREMIER MINISTRE,

Vu la loi de finances pour l'année 1995 n° 42-94, promulguée par le dahir n° 1-94-431 du 28 rejeb 1415 (31 décembre 1994), notamment son article 33 ;

Vu la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982), notamment son article 41 ;

Vu le décret n° 2-94-736 du 28 rejeb 1415 (31 décembre 1994) portant délégation de pouvoir au ministre des finances et des investissements en matière d'emprunts extérieurs ;

Sur proposition du ministre des finances et des investissements extérieurs,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée, telle qu'elle est annexée à l'original du présent décret, la convention de crédit de 25.982.490 francs français conclue le 21 ramadan 1415 (21 février 1995) entre d'une part, le gouvernement du Royaume du Maroc, et d'autre part, la Banque française du commerce extérieur et la Banque marocaine du commerce extérieur.

ART. 2. – Le ministre des finances et des investissements extérieurs est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 13 kaada 1415 (13 avril 1995).

ABDELLATIF FILALI.

Pour contreseing :

Le ministre des finances et des investissements extérieurs,

MOHAMMED KABBAJ

Décret n° 2-95-160 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) approuvant la convention de crédit conclue le 1er ramadan 1415 (1er février 1995) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et la Société générale.

LE PREMIER MINISTRE,

Vu la loi de finances pour l'année 1995 n° 42-94, promulguée par le dahir n° 1-94-431 du 28 rejeb 1415 (31 décembre 1994), notamment son article 33 ;

Vu l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre des finances et des investissements extérieurs,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée, telle qu'elle est annexée à l'original du présent décret, la convention de crédit conclue le 1er ramadan 1415 (1er février 1995) entre le gouvernement du Royaume du Maroc, représenté par le ministère des finances et des investissements et la Société générale.

ART. 2. – Le ministre des finances et des investissements extérieurs est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 13 kaada 1415 (13 avril 1995).

ABDELLATIF FILALI.

Pour contreseing :

Le ministre des finances et des investissements extérieurs,

MOHAMMED KABBAJ

Décret n° 2-95-221 du 14 kaada 1415 (14 avril 1995) portant délégation d'attributions et de pouvoirs à M. Mohamed Hama, ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'incitation de l'économie.

LE PREMIER MINISTRE,

Vu l'article 63 de la Constitution ;

Vu le dahir n° 1-95-20 du 29 chaabane 1415 (31 janvier 1995) mettant fin aux fonctions du gouvernement et nommant M. Abdellatif Filali Premier ministre et ministre des affaires étrangères et de la coopération ;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Vu le dahir n° 1-95-40 du 27 ramadan 1415 (27 février 1995) portant nomination des membres du gouvernement,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Délégation est donnée à M. Mohamed Hama, ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'incitation de l'économie, à l'effet d'exercer les attributions et pouvoirs dévolus par les lois et règlements en vigueur à l'autorité gouvernementale chargée des affaires économiques.

ART. 2. – Outre les attributions et pouvoirs visés à l'article premier ci-dessus, le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'incitation de l'économie :

- propose toute mesure de nature à améliorer l'environnement propre au développement économique ;
- participe à l'élaboration de la politique économique du gouvernement, en liaison avec les ministres intéressés, et en suit l'exécution ;
- instruit les affaires à caractère ou à incidence économique soumises à l'examen ou à l'arbitrage du Premier ministre, notamment en matière de politique d'investissement ;
- applique la législation et la réglementation relatives aux prix et aux stocks de sécurité, sous réserve des délégations de pouvoirs accordées à d'autres ministres ;
- élabore et met en œuvre, en coordination avec les départements concernés, la politique de la concurrence ;
- coordonne et suit l'exécution de la politique gouvernementale en matière de relations avec les institutions relevant du groupe « Banque mondiale » : Banque internationale pour la reconstruction et le développempent (BIRD), Société financière internationale (SFI), Agence multilatérale pour la garantie des investissements (AMGI), International development agency (IDA) ;
- participe à l'élaboration et aux négociations des accords de coopération économique et financière bilatéraux et multilatéraux ;
- exerce les attributions dévolues au Premier ministre en ce qui concerne la Caisse de compensation ;
- assure la tutelle de l'Office de développement de la coopération en application du dahir portant loi n° 1-73-654 du 11 rabii II 1395 (23 avril 1975) tel qu'il a été modifié par le décret n° 2-92-733 du 7 kaada 1413 (29 avril 1993) et préside le conseil d'administration dudit office.

ART. 3. – En cas d'absence ou d'empêchement de M. Mohamed Hama, les attributions et pouvoirs visés aux articles 1 et 2 ci-dessus sont exclusivement exercés par le Premier ministre.

ART. 4. – Le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'incitation de l'économie est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel* et qui prend effet à compter du 27 ramadan 1415 (27 février 1995).

Fait à Rabat, le 14 kaada 1415 (14 avril 1995).

ABDELLATIF FILALI.

Pour contreseing :

Le ministre délégué
auprès du Premier ministre
chargé de l'incitation de l'économie,
MOHAMED HAMA.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 4304 du 26 kaada 1415 (26 avril 1995).

Arrêté du ministre des transports n° 2109-93 du 29 chaabane 1415 (31 janvier 1995) fixant les marques distinctives que doivent porter les véhicules transportant des matières dangereuses.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

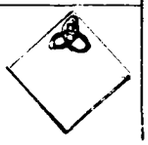
Vu le dahir n° 1-63-260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963) relatif aux transports par véhicules automobiles sur route, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 10,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Les véhicules utilisés pour le transport des matières dangereuses doivent porter des marques distinctives constituées par des plaques fixes ou amovibles, ayant la forme d'un carré de 30 cm de côté, fixé de manière bien visible d'une part, à l'arrière du véhicule perpendiculairement à l'axe longitudinal de celui-ci, d'autre part, sur les deux côtés du véhicule parallèlement à l'axe longitudinal de celui-ci. La couleur et le signe distinctifs pour chaque plaque doivent être conformes aux prescriptions contenues dans le tableau ci-après :

MATIÈRES	DESCRIPTION de la plaque	ILLUSTRATION
Matières et objets explosifs.	Signe distinctif : (bombe explosant) en noir ; fond : orange.	
Gaz : – Gaz non inflammable.	Signe dinstinctif : (bouteille à gaz) en noir ; fond : vert.	
– Gaz toxique.	Signe distinctif : (tête de mort sur deux tibias) en noir ; fond : blanc.	
– Gaz inflammable.	Signe distinctif : (flamme) en blanc ; fond : rouge.	
Matières liquides inflammables.	Signe distinctif : (flamme) en noir ; fond : rouge.	
Matières solides inflammables.	Signe distinctif : (flamme) en noir ; fond : blanc avec des bandes verticales rouges.	
Matières spontanément inflammables.	Signe distinctif : (flamme) en noir ; fond : moitié supérieure : blanche ; moitié inférieure : rouge.	

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

MATIÈRES	DESCRIPTION de la plaque	ILLUSTRATION
Matières qui, au contact de l'eau émettent des gaz inflammables.	Signe distinctif : (flamme) en noir ; fond : bleu.	
Matières comburantes péroxydes organiques.	Signe distinctif : (flamme au dessus d'un cercle) en noir ; fond : jaune.	
Matières toxiques.	Signe distinctif : (croix sur un épi de blé) en noir ; fond : blanc.	
Matières infectieuses.	Signe distinctif : (trois croissants sur un cercle) en noir ; fond : blanc.	
Matières radioactives.	Signe distinctif : (trèfle) en noir ; fond : moitié supérieure : jaune ; moitié inférieure : blanche.	
Matières corrosives.	Signe distinctif : (liquides déversés de deux récipients en verre et attaquant une main et un métal) en noir ; fond : moitié supérieure : blanche ; moitié inférieure : noire avec bordure blanche.	

ART. 2. – Le présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel*, prendra effet dans un délai de 90 jours à compter de sa date de publication au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 29 chaabane 1415 (31 janvier 1995)
RACHIDI EL RHEZOUANI.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

TEXTES PARTICULIERS

Décret n° 2-95-186 du 13 kaada 1415 (13 avril 1995) portant autorisation de l'impression de la revue « Enjeux » au Maroc

LE PREMIER MINISTRE,

Vu le dahir n° 1-58-378 du 3 joumada I 1378 (15 novembre 1958) formant code de la presse, tel qu'il a été modifié et complété, notamment les articles 27 et 28 ;

Sur proposition du ministre de la communication : Porte parole du gouvernement,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « PRECOM S.A. » sise au 19 *bis*, rue Moulay-Rachid, Rabat, est autorisée à imprimer en langue française à Casablanca, la revue intitulée « Enjeux », dont le directeur est M. Jean Louis Servan Schreiber.

ART. 2. – Le présent décret sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 13 kaada 1415 (13 avril 1995).

ABDELLATIF FILALI.

Pour contreseing :

Le ministre de la communication :
Porte parole du gouvernement,

MOULAY DRISS ALAOUI M'DAGHRI.

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.