

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 décembre 1971.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation des **amendements** à la **Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures adoptés le 21 octobre 1969 à Londres,**

Par M. Victor GOLVAN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnès, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1972, 2051 et in-8° 496.

Sénat : 34 (1971-1972).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi (n° 34, session 1971-1972), qui a été adopté par l'Assemblée Nationale le 18 novembre dernier, a pour objet d'autoriser l'approbation d'amendements à la Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

La Convention de 1954, bien que déjà amendée en 1962, n'avait pas institué un système de prévention suffisamment efficace contre la pollution des mers par les hydrocarbures. Elle fixait d'abord à 50 milles marins (en 1954), puis à 100 milles marins (en 1962), la largeur de la zone maritime longeant les côtes où les rejets de mélanges contenant plus de 100 parties par million (100 ppm) d'hydrocarbures étaient interdits.

La délimitation de ces zones d'interdiction n'a pas empêché la persistance, voire l'aggravation de la pollution, bien que la Convention de 1954 amendée ait été ratifiée par quarante-deux Etats, parmi lesquels toutes les grandes nations maritimes.

C'est pourquoi l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O. M. C. I.) a étudié de nouvelles modifications à cette convention. Afin de gagner du temps sur la procédure traditionnelle des conférences diplomatiques, on a recouru à la procédure simplifiée des amendements. Ceux-ci ont été préparés par l'O. M. C. I. et adoptés, le 21 octobre 1969, par une assemblée générale extraordinaire de cette organisation siégeant à Londres. Ils sont ainsi soumis directement à l'approbation des Etats, sans avoir fait l'objet de signature préalable par les gouvernements. Le projet de loi qui nous est soumis vise donc à autoriser le Gouvernement français à approuver ces amendements.

Ces dispositions marquent une nouvelle étape vers l'interdiction totale de tout rejet. En effet, désormais, le rejet de mélanges, quelle qu'en soit la teneur en hydrocarbures, est totalement interdit dans une zone de 50 milles marins au large des côtes.

D'autre part, dans les zones où les rejets étaient libres jusqu'alors, les amendements instituent trois restrictions :

— interdiction de rejeter des mélanges contenant plus de 100 parties par million d'hydrocarbures ;

— limitation de la quantité rejetée à 60 litres d'hydrocarbures par mille marin parcouru ;

— limitation de la quantité globale rejetée au cours d'un voyage.

L'ensemble de ces amendements représente un incontestable renforcement du droit international de lutte contre la pollution des mers.

Il paraît cependant indispensable à votre Commission des Affaires économiques et du Plan de viser l'objectif d'une interdiction totale de tout rejet en haute mer non seulement d'hydrocarbures, mais aussi de toute autre matière. Certes, cet objectif ne sera pas atteint en une seule étape. Mais il convient que le Gouvernement français le garde constamment présent à l'esprit au sein des instances internationales et qu'il contribue activement à l'établissement de règles allant dans ce sens.

D'autre part, les amendements qui nous sont soumis doivent entrer en vigueur douze mois après la date de leur acceptation par les deux tiers des Etats contractants et ceci pour tous les Gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui ont déclaré ne pas les accepter. Jusqu'à présent, il n'y a que six Etats à les avoir approuvés (Islande, Madagascar, Danemark, Japon, Royaume-Uni et Norvège). Etant donné qu'il y a soixante-neuf Etats contractants, l'acceptation de trente-neuf autres Etats, sans compter la France, est donc encore nécessaire. Le problème concerne surtout des pays comme le Libéria ou Panama, dont la flotte est considérable. Cependant, il serait excessif d'être pessimiste, les procédures de ratification étant en cours à travers le monde.

De toute façon, il est incontestable que les rejets d'hydrocarbures en haute mer devront faire l'objet d'un contrôle sérieux et international. On peut, à cet égard, songer à la pêche pour laquelle, dans certaines zones, des fonctionnaires sont habilités à monter à bord des navires pour constater les infractions.

En juin 1968, le Gouvernement français a demandé au comité juridique de l'O. M. C. I. l'institution d'un tel contrôle, assorti de la possibilité d'intenter des poursuites contre les navires étrangers envers lesquels des infractions auraient été relevées en haute mer. Malheureusement, cette proposition a été rejetée par les autres nations maritimes, qui y ont vu une atteinte au principe de la liberté des mers.

Actuellement, lorsqu'un navire étranger est surpris en flagrant délit de pollution par les autorités maritimes d'un Etat, le rapport constatant l'infraction est transmis par cet Etat au Gouvernement du pavillon en cause. Ce Gouvernement a seulement l'obligation de rendre compte, tant à l'Etat ayant constaté le délit qu'à l'O. M. C. I., de la suite donnée à l'affaire.

A l'issue d'un débat dans lequel sont notamment intervenus MM. Bouloux, Chauty, Francou, Lalloy et le rapporteur, votre commission estime également nécessaire d'accroître les moyens matériels de la police maritime. Elle souhaite, en outre, que soient développées les installations de dégazage ou de nettoyage des navires pétroliers dans les ports français et prises des mesures en vue de rendre leur utilisation systématique.

L'évolution de la pollution des mers par les hydrocarbures est actuellement suffisamment grave pour qu'on souhaite non seulement la mise en vigueur rapide des amendements dont le Gouvernement nous demande d'autoriser l'approbation, mais aussi la mise en place d'un contrôle international efficace, assorti de sanctions. Sans un tel contrôle, il n'est pas interdit de penser que certains Etats pourraient être amenés à refuser l'accès de leurs ports ou des installations de chargement et de déchargement aux navires pétroliers qui ne respecteraient pas les dispositions des conventions internationales.

En conclusion, la France s'honorera en étant l'un des premiers Etats à accepter les amendements destinés à améliorer la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose de voter sans modification le projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale.

**PROJET DE LOI**

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

Article unique.

Est autorisée l'approbation des amendements à la Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures adoptés le 21 octobre 1969 à Londres et dont le texte est annexé à la présente loi.

## ANNEXES

### AMENDEMENTS

**à la Convention internationale du 12 mai 1954  
pour la prévention de la pollution  
des eaux de la mer par les hydrocarbures,  
adoptés le 21 octobre 1969.**

L'Assemblée,

Rappelant sa résolution A. 142 (V) du 26 octobre 1967 dans laquelle elle approuvait le programme de travail de l'Organisation, notamment quant à la nécessité qu'il pourrait y avoir d'amender la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures conformément aux conclusions de la troisième session extraordinaire du Conseil ;

Rappelant en outre sa résolution A. 151 (ES. IV) relative aux propositions d'amendements à l'article X, sa résolution A. 153 (ES. IV) relative aux propositions d'amendements des articles IX et X et sa résolution A. 155 (ES. IV) relative à la présentation des propositions d'amendements à l'article III en temps utile pour que l'Assemblée en soit saisie à sa prochaine session ordinaire ;

Considérant l'article 16 *i* de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée ;

Notant que l'article XVI de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures prévoit une procédure d'amendement impliquant une participation de l'Organisation ;

Ayant examiné des projets d'amendements à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et à ses annexes, visant à prévenir et à réprimer la pollution délibérée des eaux de la mer par les hydrocarbures, qui ont fait l'objet d'une recommandation du Comité de la sécurité maritime à sa dix-neuvième session en conformité de l'article XVI de ladite Convention ;

Rappelant la résolution 1 de la Conférence internationale de 1962 sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, où il est demandé aux navires d'éviter dans toute la mesure possible de rejeter des hydrocarbures persistants à la mer, et considérant que les amendements à la Convention recommandés par le Comité de la sécurité maritime permettront de réaliser des progrès importants vers l'objectif final qui est d'éviter entièrement les rejets ;

Adopte les amendements suivants aux articles et aux annexes à la Convention dont le texte est joint à la présente Résolution :

- a) Le remplacement du paragraphe 1 de l'article I<sup>er</sup> par un nouveau paragraphe ;
- b) Le remplacement de l'article III par un nouvel article ;
- c) La suppression de l'alinéa c de l'article IV ;

- d) Le remplacement de l'article V par un nouvel article ;
- e) Le remplacement de l'article VII par un nouvel article ;
- f) Le remplacement des paragraphes 1 et 2 de l'article IX par de nouveaux paragraphes ;
- g) Le remplacement du paragraphe 2 de l'article X par un nouveau paragraphe ;
- h) La suppression de l'annexe A ;
- i) Le remplacement de l'annexe B par une nouvelle annexe ;

Prie le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et des textes qui l'accompagnent à tous les Gouvernements parties à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, pour examen et acceptation, conformément à l'article XVI, paragraphe 2, alinéa a, de la Convention et d'en faire tenir des exemplaires à tous les Membres de l'Organisation ;

Invite tous les Gouvernements intéressés à accepter les amendements à la date la plus rapprochée possible.

#### Article I<sup>er</sup>.

Le paragraphe 1 actuel est remplacé par le texte suivant :

1. Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après :

« Le bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI.

Il faut entendre par :

« Rejet » : lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause ;

« Huile diesel lourde » : l'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A. S. T. M., D. 86/59, réduit le volume de 50 p. 100 au plus ;

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

« Mille » : le mille marin de 1.852 mètres, soit 6.080 pieds ;

« Terres les plus proches » : « de la ligne de base depuis laquelle est établie la zone des eaux territoriales du pays considéré, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur les eaux territoriales et la zone contiguë » ;

« Hydrocarbure » : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage ; en anglais, l'adjectif « oily » sera interprété en conséquence ;

« Mélange d'hydrocarbures » : tout mélange contenant des hydrocarbures ;

« Organisation » : l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ;

« Navires » : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire ; et « navires-citernes » : tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que les hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison.

### Article III.

Le texte actuel de l'article III est remplacé par le libellé suivant :

Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après :

a) Il est interdit à tout navire auquel la présente Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

- i) Le navire fait route ;
- ii) La vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment soixante litres par mille ;
- iii) La teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour 1.000.000 de parties du mélange ;
- iv) Le rejet s'effectue le plus loin possible des terres ;

b) Il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

- i) Le navire-citerne fait route ;
- ii) La vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment soixante litres par mille ;
- iii) La quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest ne dépasse pas 1/15.000 de la capacité totale des espaces à cargaison ;
- iv) Le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches ;

c) Les dispositions du paragraphe b du présent article ne s'appliquent pas :

- i) Au rejet du lest d'une citerne à cargaison qui a été nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison, de manière que les effluents qui en sortent, s'ils sont rejetés par un navire-citerne stationnaire dans des eaux calmes et par temps clair, ne laissent aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux ;
- ii) Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux machines, qui est régi par les dispositions de l'alinéa a du présent article.

### Article IV.

Le paragraphe c est supprimé.

### Article V.

Le texte actuel de l'article V est remplacé par le libellé suivant :

L'article III ne s'applique pas aux rejets des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour le territoire considéré, conformément à l'article II, paragraphe 1, ci-dessus.

## Article VII.

Le texte actuel de l'article VII est remplacé par le libellé suivant :

1. A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1, ci-dessus, tout navire auquel la Convention s'applique doit être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites d'hydrocarbures ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la Convention.

2. Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, si possible, évité.

## Article IX.

Le texte actuel des paragraphes 1 et 2 est remplacé par les libellés suivants :

1. En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique, il sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'annexe à la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2. Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) *Navires-citernes :*

- i) Chargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- ii) Transfert d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- iii) Déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- iv) Lestage des citernes de cargaison ;
- v) Nettoyage des citernes de cargaison ;
- vi) Rejet des eaux de lest polluées ;
- vii) Rejet des eaux des citernes de décantation ;
- viii) Elimination des résidus d'hydrocarbures ;
- ix) Rejet des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié ;

b) *Autres navires :*

- i) Ballastage ou nettoyage des citernes à combustible ;
- ii) Rejet des eaux de lest polluées ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i dans le présent alinéa ;
- iii) Elimination des résidus d'hydrocarbures ;
- iv) Rejet des eaux des cales machines, contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié.

En cas de rejet ou de fuite d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de l'article IV, les circonstances et les motifs du rejet ou de la fuite seront consignés dans le registre des hydrocarbures.

Article X.

Le paragraphe 2 actuel est remplacé par le libellé suivant :

2. Dès réception de l'exposé des faits, le second gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible. Ce gouvernement informera dans les meilleurs délais le gouvernement du fonctionnaire qui a constaté la contravention, ainsi que l'Organisation, de la suite donnée au rapport communiqué.

Annexe A.

L'Annexe A est supprimée.

Annexe B.

L'Annexe B est supprimée et remplacée par le libellé suivant :

ANNEXE

**MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES**

**I. — Navires-citernes.**

Nom du navire : .....

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

*a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures.*

1. Date et lieu du chargement...	.....	.....	.....
2. Nature des hydrocarbures embarqués .....	.....	.....	.....
3. Identification de la (des) citerne (s) remplie (s) .....	.....	.....	.....

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

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 5 i?.....	.....	.....	.....

c) *Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures.*

7. Date et lieu du déchargement..			
8. Identification de la (des) citerne (s) .....			
9. A-t-on vidé la (les) citerne (s) ?			

d) *Lestage des citernes de cargaison.*

10. Identification de la (des) citerne (s) lestée (s) .....			
11. Date et position du navire au moment du lestage .....			

e) *Nettoyage des citernes de cargaison.*

12. Identification de la (des) citerne (s) nettoyée (s) .....			
13. Date et durée du nettoyage...			
14. Méthodes de nettoyage (1)....			

f) *Rejet des eaux de ballast polluées.*

15. Identification de la (des) citerne (s) .....			
16. Date et position du navire au début de l'opération de rejet à la mer.....			
17. Date et position du navire à la fin de l'opération de rejet à la mer.....			
18. Vitesse (s) du navire pendant le rejet .....			
19. Quantité rejetée à la mer.....			
20. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation (identification de la [les] citerne [s] de décantation) .....			
21. Date et port du déchargement dans des installations à terre (le cas échéant) .....			

(1) Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

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

22. Identification de la (des) citerne (s) de décantation...			
23. Durée de la décantation depuis le dernier déversage de résidus, ou.....			
24. Durée de la décantation depuis la dernière vidange.....			
25. Date, heure et position du navire au début de l'opération de vidange.....			
26. Evaluation par sondage du volume total du mélange au début de la vidange.....			
27. Evaluation par sondage du niveau de la surface de contact au début de la vidange .....			
28. Volume vidangé et vitesse de rejet .....			
29. Quantité vidangée et vitesse de rejet.....			
30. Date, heure et position du navire à la fin de l'opération de vidange.....			
31. Vitesse (s) du navire pendant l'opération .....			
32. Evaluation par sondage de la surface de contact à la fin de l'opération.....			

h) *Elimination des résidus.*

33. Identification de la (des) citerne (s).....			
34. Quantité retirée de chaque citerne .....			
35. Mode d'élimination :			
a) Installations portuaires.....			
b) Mélange avec la cargaison.....			
c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne (s), identification de la (des) citerne (s).....			
d) Autres méthodes.....			
36. Date et port de déchargement des résidus.....			

i) *Vidange des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulés au port (1).*

37. Port .....			
38. Durée du séjour .....			
39. Quantité déchargée .....			
40. Date et lieu du déchargement..			
41. Mode de déchargement (indiquer si un séparateur a été utilisé) .....			

j) *Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures.*

42. Date et heure .....			
43. Lieu ou position du navire au moment de l'événement ....			
44. Quantité approximative et type d'hydrocarbures .....			
45. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales .....			

Signature de l'officier  
(ou des officiers) responsable (s).

Signature du capitaine.

---

(1) Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines et des salles des pompes. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. 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 ».

II. — Navires autres que les navires-citernes.

Nom du navire.....

a) *Lestage ou nettoyage des citernes à combustible.*

1. Identification de la (des) citerne (s) lestée (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 emplacement du navire au début du nettoyage.....			
4. Date et emplacement du navire au début du lestage.....			

b) *Rejet des eaux de lest ou de nettoyage 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 un séparateur a été utilisé).			
10. Quantité rejetée.....			

c) *Rejet des résidus.*

11. Quantité des résidus conservés à bord .....			
12. Mode d'élimination des résidus :			
a) Installations portuaires ...			
b) Mélange avec le combustible suivant .....			
c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne (s) (identification de la [des] citernes[s]) .....			
13. Date et port d'élimination des résidus .....			

d) *Rejet des eaux des cales machines  
contenant des hydrocarbures qui se sont accumulés au port (1).*

14. Port .....			
15. Durée du séjour .....			
16. Quantité rejetée .....			
17. Date et lieu du rejet .....			
18. Mode de rejet (indiquer si un séparateur a été utilisé) ....			

e) *Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures.*

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

Signature de l'officier  
(ou des officiers) responsable (s).

Signature du capitaine.

---

(1) Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. 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 ».