

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964.

11 JUIN 1964.

PROJET DE LOI

portant approbation des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres, le 11 avril 1962.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Préambule.

La loi du 29 mars 1957 porte approbation de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, des annexes, de l'acte final et les résolutions, signés à Londres, le 12 mai 1954. Cette Convention entre en vigueur sur le plan international le 27 juillet 1958.

Il a été constaté que la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures n'a pas sensiblement diminué. Ceci provient essentiellement :

1° du fait que la Convention n'a été ratifiée que par 16 des 32 pays signataires et dont l'ensemble de la flotte pétrolière représente à peine 60 % du tonnage pétrolier mondial, de sorte que 40 % de la flotte pétrolière globale peut déverser impunément et sans restriction des eaux contenant des hydrocarbures, en dehors des eaux territoriales;

2° de la forte extension qu'à prise par ailleurs la flotte pétrolière depuis 1954 : de 25 000 000 de tonnes-registre brutes en 1954 elle est passée à 44 000 000 de tonnes-registre brutes au 1^{er} janvier 1962.

C'est pourquoi l'Organisation Intergouvernementale de Consultation Maritime (O.I.C.M.) a convoqué une nouvelle conférence internationale afin d'édicter des nouvelles mesures tendant à combattre de manière plus efficace la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

Cette conférence à laquelle participaient 55 pays dont 14 à titre d'observateur, s'est tenue à Londres du 26 mars au 13 avril 1962.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964.

11 JUNI 1964.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen op 11 april 1962.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding.

Bij de wet van 29 maart 1957 werd goedgekeurd het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, de bijlagen, de slotakte en de resoluties, ondertekend op 12 mei 1954 te Londen. Dit Verdrag werd internationaal van kracht op 27 juli 1958.

Vastgesteld werd dat de verontreiniging van de zee door olie niet noemenswaardig is verminderd. In hoofdzaak is dit te wijten aan :

1° het feit dat het Verdrag door slechts 16 van de 32 ondertekende landen werd bekrachtigd en wier gezamenlijke tankervloot slechts 60 % van de wereldtankertonnage omvat, zodat 40 % van de totale tankervloot ongestraft en onbeperkt oliehoudend water kan buiten de territoriale wateren storten;

2° de grote uitbreiding die de tankervloot bovendien sedert 1954 genomen heeft : van 25 000 000 brutoregister-ton in 1954 steeg deze tot 44 000 000 brutoregister-ton op 1 januari 1962.

Een nieuwe internationale conferentie werd daarom door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) bijeengeroepen ten einde nieuwe maatregelen tot doelmatiger bestrijden van de verontreiniging uit te vaardigen.

Deze conferentie waaraan 55 landen deelnamen waarvan 14 als waarnemer, werd gehouden te Londen van 26 maart tot 13 april 1962.

Cette conférence visait de manière générale à modifier la convention existante de façon à en permettre l'approbation par la grande majorité des Etats. A cet effet il fallait que certaines dispositions de la Convention de 1954 soient assouplies ou précisées davantage.

En conséquence cette conférence apporta des modifications aux articles I à X, XIV, XVI, XVIII, de même qu'à l'annexe A.

Par ailleurs, six retouches furent apportées à l'annexe B de la Convention.

Enfin, la Conférence adopta 15 résolutions dont certaines constituent une révision des résolutions jointes à l'acte final de la Conférence de 1954.

Pour la bonne raison que la Conférence, qui groupa également des pays non-signataires en 1954, procéda à l'amendement de la Convention de 1954, il y avait lieu d'appliquer la procédure *ad hoc* prévue à l'article XVI, 3), a) et 3), b), de la Convention de 1954. Ce qui fut réalisé par la convocation d'une conférence des représentants des Etats qui ont accepté la Convention de 1954. Cette Conférence restreinte se tint également à Londres du 4 au 11 avril 1962. Elle approuva tous les amendements aux articles susmentionnés et invita les gouvernements contractants à ratifier ces amendements dès que possible.

Les amendements approuvés par cette conférence restreinte, furent enfin acceptés par la Conférence des 55 pays.

Certaines modifications impliquant de nouvelles obligations pour les ressortissants belges, comme précisé ci-après, devront par conséquent être soumises à l'approbation du législateur.

II. — Aperçu succinct des modifications apportées à la Convention de 1954.

Art. II : La Convention de 1954 n'était applicable qu'aux navires de plus de 500 T.R.B. Actuellement le plafond est réduit à 150 T.R.B. pour les pétroliers. Ceci est logique étant donné que les pétroliers sont considérés comme les sources principales de pollution.

Art. III : Il est interdit à tous les navires de 20 000 T.R.B. ou plus en commande à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la Convention amendée, de déverser encore des eaux contenant des hydrocarbures dans la mer et ce, même dans les zones non interdites (sauf circonstances exceptionnelles). Il s'agit là d'un premier pas dans la voie d'une prohibition totale.

A bord des navires de pareil tonnage il conviendra donc d'installer un réservoir-citerne spécial destiné à contenir les eaux usées polluées d'hydrocarbures, chose techniquement réalisable.

Art. VII : La portée de cet article qui se rapporte aux eaux de cales et de lest polluées d'hydrocarbures des navires en général semble avoir été atténuée. Le terme « séparateur d'huile » a été supprimé et remplacé par « moyens efficaces ». Les séparateurs existant sur le marché mondial semblent en effet n'avoir nulle part donné entière satisfaction. Cet article stipule en outre que l'emploi de citernes pour l'usage alternatif comme soute et comme réservoir d'eaux de lest doit être évité autant que faire se peut. Il est notoire que des navires équipés de tels réservoirs constituent, après les pétroliers, les facteurs principaux de pollution des eaux de la mer. Cette nouvelle mesure s'avère dès lors pleinement justifiée.

De algemene tendens van deze conferentie was het bestaande verdrag op zulke wijze te wijzigen dat een overgrote meerderheid van Staten het zouden kunnen aanvaarden. Daartoe moesten enkele bepalingen van het Verdrag van 1954 hetzij versoepeld, hetzij verduidelijkt worden.

Deze conferentie wijzigde dienvolgens de artikelen I tot X, XIV, XVI, XVIII, alsmede de bijlage A.

Bovendien werden in bijlage B van het Verdrag zes kleine aanpassingen aangebracht.

Ten slotte aanvaardde de Conferentie 15 resoluties waarvan sommigen een herziening zijn van de resoluties gehecht aan de slotakte van de Conferentie 1954.

Omwille van het feit dat de Conferentie, waaraan ook landen deelnamen die niet verdragsluitende partij waren in 1954, tot wijziging van het Verdrag van 1954 overging, diende de procedure voor amendering, voorzien in artikel XVI, 3), a) en 3), b) van het Verdrag 1954, toegepast. Dit geschiedde door bijeenroepen van een conferentie van de vertegenwoordigers van de Staten die het Verdrag van 1954 hebben aanvaard. Deze beperkte Conferentie ging eveneens door te Londen van 4 tot 11 april 1962. Ze aanvaardde al de wijzigingen aan de hoger vermelde artikelen en verzocht de verdragsluitende Regeringen deze zo spoedig mogelijk goed te keuren.

De door deze beperkte conferentie goedgekeurde wijzigingen werden door de Conferentie van de 55 landen ten slotte aanvaard.

Gelet op het feit dat sommige wijzigingen, zoals hierna zal worden aangeduid, nieuwe verplichtingen voor de Belgische onderdanen opleggen, moeten deze aan de goedkeuring van de wetgever worden voorgelegd.

II. — Samenvatting van de wijzigingen aan het Verdrag 1954.

Art. II : De Conventie van 1954 was slechts toepasselijk op schepen van meer dan 500 B.R.T. De grens wordt thans voor tankers verlaagd tot 150 B.R.T. Dit is logisch vermits tankers aanzien worden als de voornaamste bronnen van pollutie.

Art. III : Alle schepen van 20 000 B.R.T. of meer, besteld op, of na de datum van het in werking treden van de gewijzigde Conventie, krijgen verbod nog oliehoudend water te storten in zee zelfs in de niet verboden zones (tenzij in bijzondere omstandigheden). Dit is te aanzien als een eerste stap in de richting van een totale prohibitie.

Voor dergelijke grote schepen komt het er dus op neer een speciale sloptank aan boord te richten, waarin het oliehoudend waswater dient bewaard, wat constructief mogelijk is.

Art. VII : Dit artikel dat verband houdt met oliehoudend bilge- en ballastwater van schepen in het algemeen is schijnbaar minder drastisch geworden. Het woord « olieseparator » werd weggelaten en vervangen door « afdoende middelen ». De separatoren welke op de wereldmarkt zijn blijven inderdaad nergens algehele voldoening geschonken te hebben. Bovendien bepaalt het dat het aanwenden van tanks voor afwisselend gebruik als bunker en als waterballast zo mogelijk moet vermeden worden. Het is voldoende bekend dat schepen met dergelijke tanks uitgerust, onmiddellijk na de tankers komen als oorzaken van zeeverontreiniging. Deze nieuwe maatregel is dan ook volledig verantwoord.

Art. VIII : Cet article traitant des installations de réception dans les ports donna lieu à de longues discussions quant à la question de savoir dans quelle sorte de ports la présence d'installations de ce genre est requise.

Là où jadis seules devaient être recueillies les eaux contenant des hydrocarbures ou des résidus en provenance de navires non pétroliers, cette mesure s'étend désormais, pour les ports à chargement d'hydrocarbures, aux navires-citernes et pour les ports de réparation, à tous les navires qui y font escale pour réparations.

Dans la conjoncture actuelle, l'huile lourde importée en Europe occidentale provient essentiellement des ports du Golfe Persique ou des ports de la Méditerranée orientale, qui appartiennent tous à des pays en voie de développement peu enclins jusqu'à présent à procéder à l'installation de complexes de réception. Etant donné que pratiquement tous les pétroliers vides naviguant en mer du Nord se dirigent vers ces ports, il importe pour nos plages qu'il soit procédé au plus tôt à l'érection d'installations de réception dans les ports de chargement pétrolier du Moyen-Orient. Des indices favorables font préjuger qu'il sera réservé une suite à cette clause.

En effet, au cours de la Conférence il est apparu que la pollution nuit grandement à la pêche maritime, qui est d'une importance vitale pour les populations de ces pays en voie de développement. L'un de ces pays, à savoir Koweït, a d'ailleurs déjà approuvé la Convention à la date du 27 novembre 1961.

ANNEXE A (1).

Zones interdites au déversement d'hydrocarbures :

a) Contrairement au prescrit de la Convention de 1954 il n'est plus fait de distinction, en ce qui concerne les zones interdites, entre les pétroliers et les non-pétroliers.

Une zone universelle de 50 milles a été maintenue. Il est notoire que l'extension de la zone n'implique pas nécessairement une meilleure sauvegarde de la région côtière, étant donné que les hydrocarbures flottent à même la surface de l'eau et sous l'influence des vents dominants et des courants permanents sont dirigés vers des côtes déterminées. Ce qui en somme ne fait que retarder leur rejet sur les côtes.

En ce moment l'élargissement inconsidéré des zones constitue un handicap supplémentaire pour les navires; aussi l'idée en a été écartée.

b) Une extension a toutefois été admise pour la région occidentale de l'Europe en raison du fait que pratiquement tous les ports importants disposent d'installations de réception où les navires peuvent rejeter leurs eaux usées, c'est le cas notamment pour :

a) la Mer Baltique et le Golfe de Botnie qui sont complètement interdits;

b) la Mer du Nord devient également zone totalement interdite;

(1) Dans la présente annexe, sub 1), deuxième alinéa, pour l'expression « à partir de la terre la plus proche », il est référé à la Convention de Genève de 1958 sur la Mer territoriale et la zone contiguë, qui n'a pas encore été approuvée par le Parlement ni publiée au *Moniteur belge*. Pour préciser la portée du deuxième alinéa précité, cette disposition figure ci-après :

« (Article 3) — Sauf disposition contraire des présents articles, la ligne de base normale servant à mesurer la largeur de la mer territoriale est la ligne de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat riverain. »

Art. VIII : Dit artikel dat handelt over de ontvangstinstallaties in de havens gaf aanleiding tot langdurige discussies omtrent de vraag in welke soort havens ontvangstinstallaties aanwezig dienen te zijn.

Waar vroeger alleen oliehoudend water en residu van niet-tankers dienden ontvangen te kunnen worden, werd dit thans wat de olielaadhavens betreft, uitgebreid tot de tankers en voor de reparatiehavens tot alle schepen die deze binnenlopen om er hersteld te worden.

De ruwe olie welke in West-Europa ingevoerd wordt is in de huidige conjunctuur hoofdzakelijk afkomstig van de havens van de Perzische Golf of de Oostelijke Middellandse zeehavens, welke alle toebehoren aan ontwikkelingsgebieden die tot hertoe weinig geneigd waren om ontvangstinstallaties op te richten. Gelet op het feit dat praktisch alle ledige tankschepen welke de Noordzee bevaaren zich naar deze havens begeven, is het van groot belang voor onze stranden dat ontvangstinstallaties in de olielaadhavens van het Midden-Oosten zo spoedig mogelijk tot stand komen. Er zijn reeds gunstige voor tekenen welke er schijnen op te wijzen dat aan deze bepaling gevolg zal gegeven worden.

Inderdaad tijdens de Conferentie is gebleken dat de pollutie ernstige schade berokkent aan de visserij, welke voor de bevolking van deze ontwikkelingslanden van vitaal belang is. Een dezer landen, nl. Koeweit heeft bovendien reeds de Conventie aanvaard op 27 november 1961.

BIJLAGE A (1).

Zones waar oliestorten verboden is :

a) In tegenstelling met de Conventie van 1954 maakt men voor de verboden zones geen onderscheid meer tussen tankers en niet-tankers.

Een universele 50 mijl zone werd behouden. Het is een bekend feit dat uitbreiding van de zone niet noodzakelijk betere bescherming van de kust betekent vermits olie aan het wateroppervlak drijft en door de overheersende winden en door permanente stromingen naar bepaalde kusten gedreven wordt. In dit geval wordt het aanspoelen alleen vertraagd.

Onredelijk verbreden van de zones betekent op dit ogenblik nog een bijkomende handicap voor de schepen en werd daarom vermeden.

b) Uitbreiding werd evenwel aangenomen voor het West-Europees gebied omdat praktisch alle belangrijke havens ontvangstinstallaties hebben waar de schepen hun vuil water kunnen overgeven nl. :

a) de Baltische Zee en de Botnische Golf worden volledig gesloten;

b) de Noordzee wordt eveneens volledig verboden zone;

(1) In deze bijlage, onder 1), tweede lid, wordt voor de uitdrukking « van het dichtstbij gelegen land » verwezen naar het Verdrag van Genève van 1958 inzake de Territoriale Zee en de aansluitende zone, dat nog niet door het parlement werd goedgekeurd en nog niet in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd. Om de draagwijdte van voormeld tweede lid te preciseren, volgt hierna die bepaling :

« (Artikel 3) — Behalve voorzover anders in deze artikelen bepaald, is de normale basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee gemeten wordt de laagwaterlijn langs de kust, zoals die is aangegeven op officieel door de kuststaat erkende, op grote schaal uitgevoerde zeekaarten. »

c) pour l'Islande la zone est portée de 50 à 100 milles;

d) dans l'Océan Atlantique la zone est déplacée de 30° L.O. à 40° L.O.;

e) le Golfe de Gascogne est complètement interdit.

A long terme ces mesures constituent donc une nette amélioration pour nos régions côtières.

c) Pour le Portugal et les pays limitrophes de la Méditerranée, la Mer Rouge et le Golfe Persique qui, à l'exception de la France et Koweït, n'ont pas approuvé la Convention de 1954, la Conférence a élaboré et adopté une sorte de régime d'encouragement. Celui-ci comprend l'extension automatique de 50 à 100 milles de la zone côtière pour ces états qui adopteront la Convention amendée, ce qui ne sera pas sans inciter certains pays tels que l'U.R.S.S., l'Italie et la Grèce qui disposent chacun d'une flotte de plus de 4 millions de T.R.B. et qui sont tracassés par la pollution de leurs stations balnéaires en pleine évolution, à adhérer à la Convention.

A mesure que les zones interdites de la Méditerranée prendront ainsi de l'extension, les pays situés près de la Mer Rouge et du Golfe Persique se verront contraints d'adhérer à leur tour, sous peine de voir leurs régions côtières se transformer en seuls points de déversement pour les pétroliers.

III. — Les résolutions.

La Conférence internationale des 55 pays a adopté 15 résolutions. Celles-ci constituent en majeure partie une reprise, moyennant adaptation, des résolutions de 1954.

Quelques autres sont nouvelles et visent principalement à une amélioration des méthodes de prévention de la pollution des eaux de la mer et à réaliser une coopération internationale en la matière.

La Résolution n° 2 invite les Gouvernements qui sont parties à cette nouvelle Convention (Convention revue de 1954) à ratifier celle-ci dès que possible.

En général ces résolutions contiennent des directives précieuses, même pour les gouvernements, en vue de l'application de la Convention. C'est pourquoi le Gouvernement a jugé utile de les joindre au présent Exposé des Motifs.

*
**

Le Gouvernement est persuadé que ces modifications constitueront une nette amélioration dans le domaine de la prévention de la pollution des eaux et exprime le souhait que vous voudrez bien marquer votre accord à leur sujet.

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Affaires étrangères,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Travaux publics,

G. BOHY.

Le Ministre de la Santé publique et de la Famille,

J. CUSTERS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

c) voor IJsland wordt de zone van 50 op 100 mijl gebracht;

d) in de Atlantische Oceaan wordt de zone westelijk verlengd van 30° W.L. tot 40° W.L.;

e) de Golf van Gaskonje wordt volledig gesloten.

Deze maatregelen betekenen dus op lange termijn een grote verbetering voor onze kusten.

c) Voor Portugal en de landen grenzend aan de Middellandse Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf welke, op Frankrijk en Koeweït na, de Conventie van 1954 niet aanvaard hebben, werd een soort aanmoedigingsstelsel uitgewerkt en aangenomen door de Conferentie. Dit omvat het automatisch uitbreiden van 50 tot 100 mijl van de kustzone voor die staten welke de geamendeerde Conventie zullen aanvaarden, wat landen zoals de Sovjet-Unie, Italië en Griekenland welke elk een vloot van meer dan 4 miljoen B.R.T. hebben en welke geplaagd zijn door de pollutie van hun badplaatsen in volle ontwikkeling, zeker kan aansporen tot de Conventie toe te treden.

Naarmate op die manier de verboden zones in de Middellandse Zee zich zullen uitbreiden zullen de landen bij de Rode Zee en de Perzische Golf zich verplicht zien eveneens toe te treden willen ze vermijden hun kustgebieden tot de stortplaatsen van de tankers te zien uitgroeien.

III. — De resoluties.

Door de Internationale Conferentie der 55 landen, werden 15 resoluties goedgekeurd. Deze zijn in grote mate een herneming mits aanpassing van de resoluties van 1954.

Enkele andere zijn nieuw en beogen vooral een verbetering van de methodes ter voorkoming van bezoedeling van de zee en internationale samenwerking ter zake.

Bij Resolutie n° 2 worden de Regeringen partij bij dit nieuwe Verdrag (herzien Verdrag 1954) verzocht dit zo spoedig mogelijk te bekrachtigen.

Over 't algemeen geven deze resoluties waardevolle richtlijnen, ook voor de regeringen, in zake toepassing van het Verdrag. Daarom heeft de Regering het nuttig geoordeeld deze als bijlage bij deze Memorie van Toelichting te voegen.

*
**

De Regering is ervan overtuigd dat deze wijzigingen een merkwaardige verbetering van de voorkoming van de bezoedeling der wateren zal voor gevolg hebben en drukt de wens uit dat deze overwijd door U zouden worden goedgekeurd.

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Buitenlandse Zaken.*

De Minister van Openbare Werken,

G. BOHY.

De Minister van Volksgezondheid en van het Gezin,

J. CUSTERS.

De Minister van Verkeerswezen,

A N N E X E A L'EXPOSE DES MOTIFS.

RESOLUTION 1.

Suppression complète, dès que possible, de tout rejet à la mer
d'hydrocarbures persistants.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,
Décide que :

La Conférence a constaté que les côtes et les eaux côtières de nombreux pays sont sérieusement polluées par les hydrocarbures. Cette pollution cause de sérieux dommages aux côtes et aux plages, compromettant ainsi leur utilisation comme lieux de cure et de villégiature et portant préjudice à l'industrie touristique. Elle provoque la destruction des oiseaux de mer et autres animaux et a probablement des effets néfastes sur les poissons et les organismes marins dont ceux-ci se nourrissent. L'étendue et l'aggravation de ce problème alarment l'opinion publique dans de nombreux pays.

La pollution est provoquée par les hydrocarbures persistants, c'est-à-dire le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage. Bien qu'on ne possède pas de preuves certaines que ces hydrocarbures persistent indéfiniment à la surface de la mer, on sait qu'ils y demeurent pendant de très longues périodes, peuvent être portés à des distances considérables par les courants, les vents et la dérive et former des dépôts sur les rivages. De très importantes quantités d'hydrocarbures persistants sont rejetées régulièrement à la mer par les pétroliers lorsqu'ils effectuent le nettoyage de leurs citernes et lorsqu'ils éliminent leurs eaux de lest polluées. Les navires autres que les navires-citernes, qui utilisent habituellement leurs soutes à combustible pour embarquer des eaux de lest, déchargent eux aussi à la mer de l'eau polluée par les hydrocarbures. C'est là une autre source de pollution. Les pétroliers peuvent appliquer une méthode permettant de conserver à bord leurs résidus d'hydrocarbures pour ne les décharger que dans les installations de réception situées aux points de chargement ou aux ports de réparations. Il est possible de réduire ou d'éviter la pollution provoquée par le rejet à la mer des eaux de lest des navires autres que les navires-citernes en ayant recours à des séparateurs efficaces ou à d'autres méthodes telles que la construction, dans les ports, d'installations appropriées pour la réception de résidus d'hydrocarbures.

La seule méthode entièrement efficace qui soit connue en vue d'éviter la pollution par les hydrocarbures consiste à interdire tout rejet à la mer de produits persistants. Comme on vient de le voir, il existe des méthodes dont l'application permettrait d'atteindre en grande partie cet objectif.

Bien que la Conférence soit parvenue à la conclusion que, pour le moment, il n'est pas possible de fixer une date à partir de laquelle le rejet à la mer d'hydrocarbures persistants devrait complètement cesser, elle estime que ce rejet devrait, sauf quelques exceptions nécessaires, cesser à la date la plus rapprochée possible. La Conférence demande instamment à tous les gouvernements et à tous les organismes intéressés de faire tous leurs efforts pour créer les conditions dont dépend nécessairement l'application d'une telle interdiction, en veillant à ce que les ports soient munis des installations appropriées et à ce que leurs navires reçoivent les équipements nécessaires.

B I J L A G E TOT DE MEMORIE VAN TOELICHTING.

RESOLUTIE 1.

Het volledig vermijden van uitpompen van persistente oliën in zee,
zodra zulks mogelijk is.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie 1962,
Besluit als volgt :

De Conferentie heeft vastgesteld dat de kusten en kustwateren van vele landen ernstig te lijden hebben van olie-verontreiniging, welke grote schade aan kusten en stranden heeft veroorzaakt en de daaruit voortvloeiende belemmering voor gezonde ontspanning, hinder voor het toeristenbedrijf, de dood en verdelging van vogels en andere dieren en waarschijnlijk schadelijke uitwerking op vissen en organismen, waarmede deze zich voeden. Er bestaat wijd vertakte verontrusting in vele landen over de omvang en groei van dit probleem.

De verontreiniging wordt veroorzaakt door persistente oliën te weten ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeeroilie. Hoewel er geen afdoende bewijs is dat deze oliesoorten onbepaalde tijd op het zeeoppervlak blijven bestaan, weet men dat zij zich gedurende zeer lange tijd handhaven en door oppervlaktestromingen, welke door wind en zee-stromen worden veroorzaakt, over zeer aanzienlijke afstanden kunnen worden meegevoerd en een afzetting op de kust vormen. Zeer grote hoeveelheden persistente oliën worden door tankschepen geregeld in zee uitgedompt als gevolg van het schoonspoelen van hun tanks en het zich ontdoen van oliehoudend ballastwater. Droge ladingsschepen, welke beurtelings hun brandstoftanks voor waterballast gebruiken, pompen eveneens oliehoudend ballastwater in zee uit en ook dit leidt tot verontreiniging. Het is voor tankschepen mogelijk een werkwijze toe te passen, waarbij zij hun olierestanten aan boord kunnen houden en afgeven aan ontvangst-inrichtingen en olielaadhavens of reparatiehavens. Verontreiniging tengevolge van het uitpompen van ballastwater door droge ladingsschepen kan worden beperkt of voorkomen door de installatie van doelmatige separatoren of door andere middelen, zoals de voorziening van de havens met doelmatige ontvangst-inrichtingen voor olierestanten.

De enige geheel doeltreffende methode, welke thans bekend is om olieverontreiniging te voorkomen, is het uitpompen van persistente oliën in zee geheel te vermijden, en zoals hierboven vermeld, er zijn maatregelen mogelijk, welke in grote mate dit doel zouden verwezenlijken.

Hoewel de Conferentie tot de conclusie is gekomen dat thans nog geen datum kan worden vastgesteld, waarop het uitpompen van persistente oliën in zee geheel vermeden dient te worden, meent zij dat zulks, behoudens bepaalde noodzakelijke uitzonderingen, op zo kort mogelijke termijn dient te worden verwezenlijkt. Zij dringt bij alle regeringen en andere betrokken organismen krachtig erop aan hun beste krachten in te spannen voor het scheppen van de voorwaarden, waarvan het naleven van zulk een verbod noodzakelijkerwijs afhankelijk is door ervoor te waken dat in hun havens doelmatige inrichtingen en in schepen de noodzakelijke voorzieningen worden aangebracht.

RESOLUTION 2.

Nécessité d'encourager les adhésions à la nouvelle Convention.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Reconnaissant que l'acceptation et l'observance scrupuleuse de mesures destinées à prévenir ou à limiter la pollution par la grande majorité des navires opérant dans une région est essentielle à la réalisation de toute amélioration sensible de la situation;

Reconnaissant que la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures exige une large coopération internationale et la mise en place, dans les ports habituels d'escale, d'installations dans lesquelles les navires peuvent décharger leurs résidus d'hydrocarbures;

Estimant qu'il incombe aux gouvernements possédant un littoral maritime ou des navires battant leur pavillon de préserver les mers et les plages de la pollution par les hydrocarbures pour en assurer la jouissance au public et d'encourager, sur toute l'étendue du globe, la préservation de la flore, de la faune et de ressources en poisson,

Décide que :

1° les Gouvernements parties à la Convention devraient accepter, à une date aussi rapprochée que possible, les amendements à la Convention adoptés par la présente Conférence;

1° l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime devrait être priée d'attirer l'attention de ses membres et des autres pays faisant partie de l'Organisation des Nations-Unies ou de l'une de ses institutions spécialisées ainsi que des parties au Statut de la Cour internationale de Justice qui ne sont ni membres de l'Organisation ni parties à la Convention, sur la nécessité de collaborer aux efforts internationaux déployés à cette fin et de les inviter à devenir parties à la Convention;

3° dans la mesure où elle le peut, l'Organisation devrait, sur leur demande, fournir aux Gouvernements mentionnés à l'alinéa 1° ci-dessus des renseignements et des conseils en vue de faciliter leur adhésion à la Convention.

RESOLUTION 3.

Adoption des mesures transitoires
en attendant l'entrée en vigueur de la Convention.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

en attendant l'entrée en vigueur de la Convention en ce qui le concerne, tout Gouvernement ayant déposé un instrument d'acceptation ou signé la Convention sans réserve quant à l'acceptation devra prendre des mesures immédiates, par voie législative ou de toute autre façon, visant à ce que :

a) tous les navires soient équipés, si nécessaire, d'installations propres à prévenir les fuites de fuel-oil et d'huile diesel lourde auxquelles la Convention se réfère, dans les fonds de cales dont le contenu est rejeté à la mer sans avoir passé par un séparateur;

RESOLUTIE 2.

Het bevorderen van toetredingen tot het Verdrag.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Erkennende dat het aanvaarden en nauwgezet in acht nemen van maatregelen tot het voorkomen of het onder controle houden van olieverontreiniging door de grote meerderheid van de in een bepaald gebied varende schepen onontbeerlijk is voor het tot stand brengen van een belangrijke verbetering in de situatie met betrekking tot olieverontreiniging;

Erkennende dat het voorkomen van verontreiniging van de zeeën door olie een wijde internationale samenwerking vereist, daaronder begrepen het installeren in havens, welke gewoonlijk door schepen worden aangelopen, van ontvangst-inrichtingen waar de schepen olierestanten kunnen afgeven;

Van mening zijnde dat regeringen, die zeekusten hebben of onder wier vlag zeeschepen varen, er moeten voor instaan dat zeeën en stranden worden vrijgehouden van olieverontreiniging met het oog op het genot van het publiek en ter bevordering van het behoud van de flora en de fauna en van de visstand over gans de wereld,

Besluit :

1° dat de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag de door deze Conferentie overeengekomen wijzigingen aan het Verdrag zo spoedig mogelijk dienen te aanvaarden;

2° dat de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie dient te worden verzocht de aandacht van haar leden en van andere leden van de Verenigde Naties of van één der gespecialiseerde organisaties of partijen bij het Statuut van het Internationale Hof van Justitie, die geen lid van de Organisatie zijn en die geen partij bij het Verdrag zijn geworden, te vestigen op de noodzakelijkheid tot samenwerking bij de pogingen om in internationaal verband tot dit doel te geraken en hen uit te nodigen partij bij het Verdrag te worden;

3° dat voornoemde Organisatie, voor zover zulks in haar vermogen ligt, op verzoek inlichtingen en advies dient te geven aan de Regeringen die nog geen partij bij het Verdrag zijn, teneinde aanvaarding van het Verdrag voor hen te vergemakkelijken.

RESOLUTIE 3.

Overgangsmaatregelen
in afwachting van de inwerkingtreding van het Verdrag.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

dat in afwachting van de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Regering die het Verdrag heeft aanvaard of dit zonder voorbehoud van aanvaarding heeft ondertekend, zulk een Regering door middel van wetgeving of op andere wijze, onmiddellijk stappen dient te doen teneinde te verzekeren :

a) dat aan boord van alle schepen indien nodig voorzieningen worden getroffen teneinde te voorkomen dat stookolie en zware dieselolie, als omschreven in het Verdrag, kunnen wegvloeien naar vullings, waarvan de inhoud in zee wordt uitgedompt zonder door een separator te zijn geleid;

b) leurs ports soient pourvus d'installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures, plus importantes là où elles sont insuffisantes;

c) les principes de la Convention, qui interdisent le rejet à la mer d'hydrocarbures ou d'eaux polluées par les hydrocarbures, soient respectés autant qu'il est raisonnable et possible.

RESOLUTION 4.

Rejet de mélanges d'hydrocarbures par les navires-citernes.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

1° indépendamment de l'application des dispositions de la présente Convention, tous les navires-citernes doivent, chaque fois qu'il est possible et raisonnable de le faire, éviter tout rejet à la mer de mélanges d'hydrocarbures et conserver ceux-ci à bord pour les déverser dans des installations appropriées du littoral;

2° les gouvernements contractants devront porter tout spécialement les termes de la présente résolution à la connaissance des armateurs et capitaines de navires-citernes, des compagnies pétrolières, des autorités portuaires et des réparateurs de navires.

RESOLUTION 5.

Situation des navires-citernes qui traversent un canal en ayant des résidus d'hydrocarbures à bord.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

pour faciliter le respect des dispositions de la présente Convention par les navires-citernes, les gouvernements des pays responsables de la gestion des canaux reliant des mers internationales devront être priés d'inviter leur administration compétente à accepter que les navires-citernes ayant à bord des résidus d'hydrocarbures dans une ou plusieurs citernes soient considérés comme étant sur lest, lors de leur passage par les canaux, et qu'ils bénéficient néanmoins du même traitement que ceux dont toutes les citernes ont été nettoyées et lessivées

RESOLUTION 6.

Mise en service des installations de réception des déchets aux points de chargement des hydrocarbures et des autres marchandises en vrac.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

1° pour éviter la pollution de la mer par les hydrocarbures, il est essentiel de prévoir des installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures rejetés par les navires-citernes, aux points de chargement des hydrocarbures et des autres marchandises en vrac;

2° dans le cas où ces installations n'existent pas encore, les organismes qui sont en mesure de les mettre en service ou d'assurer ou de promouvoir leur mise en service, devront le faire d'urgence;

b) dat in toenemende mate in hun havens ontvangst-inrichtingen voor de afgifte van olierestanten worden geïnstalleerd voor zover zulke inrichtingen thans ontoereikend zijn;

c) dat de overige beginselen van het Verdrag worden nageleefd voor zover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

RESOLUTIE 4.

Het uitpompen van oliehoudende mengsels door tankschepen.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

1° dat alle tankschepen, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is, niet slechts de voorschriften van het Verdrag zullen naleven, doch bovendien het uitpompen in zee van oliehoudende mengsels zullen vermijden en deze aan boord zullen houden ter afgifte aan ontvangst-inrichtingen aan de wal;

2° dat de inhoud van deze resolutie door de verdragsluitende regeringen in het bijzonder onder de aandacht van reders en kapiteins van tankschepen, oliemaatschappijen, havenautoriteiten en scheepsreparatiebedrijven dient te worden gebracht.

RESOLUTIE 5.

Tankschepen, welke met olierestanten aan boord door kanalen varen.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

dat, teneinde de naleving van de voorschriften van het Verdrag door tankschepen te vergemakkelijken, de regeringen van landen die de verantwoording dragen voor kanalen, welke internationale zeeën verbinden, zullen worden verzocht de bevoegde kanaalautoriteiten uit te nodigen om goed te keuren dat tankschepen met olierestanten aan boord, welke in één of meer tanks zijn verzameld, gedurende de doorvaart zullen worden geacht in ballast te varen en dat zulke tankschepen niettemin op overeenkomstige wijze zullen worden behandeld als tankschepen, welke al hun tanks hebben schoongemaakt.

RESOLUTIE 6.

Het installeren van inrichtingen tot het in ontvangst nemen van olierestanten op laadplaatsen voor olie en andere ladingen in bulk.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

1° dat het, teneinde verontreiniging van de zee door olie te voorkomen, van het grootste belang is dat laadplaatsen voor olie en andere ladingen in bulk worden voorzien van inrichtingen tot het in ontvangst nemen van olierestanten van tankschepen;

2° dat zulke inrichtingen waar deze nog niet bestaan, thans met spoed dienen te worden geïnstalleerd door die organisaties, welke daartoe de middelen bezitten of die de totstandkoming ervan kunnen verzekeren of bevorderen;

3° la mise en service de ces installations devra tenir compte des problèmes particuliers que posent les points de chargement par oléoducs immergés;

4° il appartiendra à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime de se tenir informée en permanence de cette question, par l'intermédiaire de ces organes compétents et de publier chaque année un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en service de ces installations.

RESOLUTION 7.

Rejet des hydrocarbures et des mélanges d'hydrocarbures en provenance de navires autres que les navires-citernes.

Considérant que la Conférence a décidé que les dispositions de l'article III, b) de la présente Convention, qui interdisait le rejet des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures dans les limites de l'une des zones d'interdiction, ne s'appliqueront pas aux navires autres que les navires-citernes pendant un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire considéré; la Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962, invite néanmoins de façon pressante les gouvernements qui deviendront par la suite parties à la Convention à prendre toutes mesures de nature à empêcher les navires autres que les navires-citernes de rejeter des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures dans les limites des zones d'interdiction lorsque ces navires font route vers un port comportant des installations de réception des résidus d'hydrocarbures.

RESOLUTION 8.

Mesures à prendre pour encourager la mise au point et l'installation de séparateurs efficaces à bord des navires ainsi que l'établissement des spécifications internationales à remplir par ces appareils.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

1° les gouvernements qui acceptent la présente Convention devront encourager la mise au point de séparateurs efficaces et leur installation à bord des navires et devront établir les spécifications de ces appareils;

2° les gouvernements devront communiquer à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime tous renseignements relatifs aux progrès réalisés à cet égard que l'Organisation coordonnera et sur la base desquels elle devra entreprendre les études nécessaires afin d'établir les spécifications internationales appropriées des séparateurs;

3° ces spécifications doivent répondre aux conditions générales ci-après :

a) la teneur en hydrocarbures des eaux rejetées doit être inférieure au plafond fixé pour les mélanges d'eau et d'hydrocarbures, tels qu'ils sont définis dans la Convention;

b) à pleine capacité, le séparateur doit pouvoir traiter efficacement tous mélanges d'hydrocarbures et d'eau que les navires peuvent normalement avoir à traiter;

c) le séparateur doit fonctionner de manière satisfaisante dans toutes les conditions normales de navigation en mer;

3° dat in dit verband aandacht dient te worden besteed aan de speciale problemen, welke zich voordoen met betrekking tot olielaadplaatsen met onderzeese leidingen;

4° dat de vorderingen in deze door de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie middels haar competente organen in beschouwing zullen worden gehouden en dat jaarlijks informatie dient te worden verkregen en gepubliceerd betreffende de vorderingen, welke met het installeren van de ontvangst-inrichtingen worden gemaakt.

RESOLUTIE 7.

Uitpompen van olie of oliehoudend mengsel door andere dan tankschepen.

Waar de Conferentie heeft beslist dat de bepalingen van artikel III, b) van het Verdrag, welke het uitpompen van olie of oliehoudend mengsel binnen elk van de verboden zones verbieden, gedurende een periode van drie jaren na de datum waarop het Verdrag voor het betrokken gebied in werking treedt, niet zullen gelden voor andere dan tankschepen, dringt de Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962, er bij regeringen die in de toekomst tot het Verdrag zullen toetreden sterk op aan stappen te doen ter voorkoming van het uitpompen binnen de verboden zones van olie of oliehoudend mengsel door andere dan tankschepen wanneer deze onderweg zijn naar een haven waar ontvangst-inrichtingen voor olierestanten aanwezig zijn.

RESOLUTIE 8.

Het bevorderen van de ontwikkeling en installatie van doeltreffende separatoren voor scheepsgebruik en het ontwerpen van internationale voorschriften ten aanzien van de aan de prestatie van dergelijke separatoren te stellen eisen.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

1° dat regeringen die het Verdrag aanvaardden de ontwikkeling van doeltreffende separatoren en de installatie daarvan aan boord van schepen dienen te bevorderen en een voorschrift nopens de prestatie eisen voor separatoren dienen op te stellen;

2° dat regeringen aan de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie volledige bijzonderheden over de vorderingen op dit gebied zullen verstrekken en dat de Organisatie deze zal verzamelen en coördineren en op basis daarvan terzake geëigende studies zal entameren met het doel tot het opstellen van passende internationale voorschriften voor de uitvoering van separatoren te geraken;

3° dat zulke standaardvoorschriften de volgende algemene eisen dienen te omvatten :

a) het oliegehalte van het uitgepompte water moet liggen beneden de grens voor oliehoudende mengsels als bedoeld in het Verdrag;

b) de separator moet alle mengsels van persistente oliën en water, welke normaal aan boord van schepen worden behandeld, op doeltreffende wijze volgens de opgegeven capaciteiten kunnen verwerken;

c) de separator moet onder alle omstandigheden, welke zich normaal aan boord van schepen op zee kunnen voordoen, doeltreffend werken;

d) le fonctionnement du séparateur doit être entièrement automatique;

e) les séparateurs conçus pour la mise à bord des navires doivent faire l'objet d'un essai sur prototype, afin qu'on vérifie qu'ils sont conformes à des normes au moins égales à celles qui sont établies sur le plan international, et ils doivent être homologués par le Gouvernement intéressé.

RESOLUTION 9.

Collecte des huiles de graissage usées.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

les gouvernements devraient, dans les cas où ils le jugent nécessaire et approprié, prendre des dispositions, notamment d'ordre administratif et fiscal, de nature à faciliter la collecte des huiles de graissage usées provenant de la vidange des appareils moteurs des navires, dans les ports non équipés d'installations adéquates de réception.

RESOLUTION 10.

Avitaillement des navires en huile diesel.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

tout Gouvernement contractant devra veiller à ce qu'en cas d'avitaillement en huile diesel d'un navire se trouvant dans un port de l'un de ses territoires auquel la Convention s'applique, les documents de livraison indiquent si l'huile en question est ou non de « l'huile diesel lourde », au sens de l'article I de la Convention.

RESOLUTION 11.

Préparation des instructions sur les moyens d'éviter la pollution par les hydrocarbures

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

1° les gouvernements devront encourager la diffusion d'une ou plusieurs instructions explicatives destinées au personnel navigant des navires immatriculés dans leurs territoires et du personnel à terre de chargement et de déchargement des hydrocarbures. Ces instructions devront exposer les précautions nécessaires pour limiter la pollution de la mer par les hydrocarbures et notamment les mesures requises pour que les navires puissent respecter les dispositions de la présente Convention;

2° dans les cas où une quantité suffisante d'instructions satisfaisant à ces exigences ne peut être procurée d'une autre manière au personnel navigant et au personnel à terre intéressés, les gouvernements devront veiller à la préparation, à la publication et à la diffusion de telles instructions. Des exemplaires des instructions ainsi préparées devront être communiqués à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime qui les

d) de separator moet valautomatisch werken;

e) separatoren, bedoeld voor scheepsgebruik, dienen te worden beproefd volgens een norm, welke niet minder is dan die welke internationaal is voorgeschreven en moeten door de betrokken Regering zijn goedgekeurd.

RESOLUTIE 9.

Het verzamelen van verbruikte smeerolie.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

dat regeringen, waar nodig en passend, in havens die niet met doelmatige ontvangst-inrichtingen zijn uitgerust, maatregelen van o.a. administratieve en fiscale aard dienen te treffen ter vereenvoudiging van het verzamelen van verbruikte smeerolie, welke uit scheepsmachines is afgetapt.

RESOLUTIE 10.

Levering van dieselolie aan schepen.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

dat iedere Verdragsluitende Regering zal verzekeren dat wanneer in een van haar gebieden waar het Verdrag van kracht is, aan een schip dieselolie wordt geleverd, op de leveringsdocumenten dient te zijn aangegeven of bedoelde olie al dan niet « zware dieselolie » is, als omschreven in artikel I van het Verdrag.

RESOLUTIE 11.

Het samenstellen van handleidingen ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

1° dat regeringen de verspreiding van (een) verklarende handleiding(n) ten behoeve van de bemanningen der schepen, welke in hun gebieden zijn geregistreerd alsmede ten behoeve van walpersoneel dat met het overpompen van olie naar en van schepen in belast, dienen te bevorderen. In deze handleidingen dient te worden uiteengezet, welke maatregelen noodzakelijk zijn om verontreiniging van de zee door olie te vermijden, daaronder begrepen die maatregelen, welke zijn vereist opdat schepen aan de bepalingen van het Verdrag kunnen voldoen;

2° dat regeringen zich met de regeling van het samenstellen, publiceren en verspreiden van bovenbedoelde handleidingen dienen te belasten in gevallen, waarin dit op een andere wijze niet voldoende mogelijk mocht blijken. Van handleidingen welke aldus tot stand zijn gekomen, dienen exemplaren te worden gezonden aan de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie ten behoeve van haar archief. Wanneer scheeps- en walpersoneel zich

conservera dans ses archives; lorsque le personnel navigant et le personnel à terre d'un pays utiliseront des instructions qui auront primitivement été rédigées à l'intention du personnel d'un autre pays, l'Organisation devra en être informée;

3° les gouvernements devront veiller à ce que les programmes d'examen pour les brevets d'aptitude d'officier de pont et d'officier mécanicien portent sur les méthodes permettant d'éviter la pollution de la mer et sur l'emploi du matériel utilisé à cet effet.

RESOLUTION 12.

Nécessité d'entreprendre des recherches sur la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Ayant noté les résultats des recherches et des travaux de mise au point technique entrepris par plusieurs pays.

Décide que :

1° les recherches doivent continuer sur de nombreux aspects de la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures et notamment sur les questions ci-après :

a) séparateurs de mélanges d'hydrocarbures à utiliser à bord des navires.

Il n'existe pas encore de séparateur simple et assez peu encombrant qui soit capable de traiter efficacement les mélanges d'hydrocarbures persistants et d'eau qui pourraient exister dans un navire, et notamment ceux contenant des hydrocarbures de densité spécifique très voisine de celle de l'eau douce ou de l'eau de mer;

b) dispositifs ou mesures autres que les séparateurs de mélanges d'hydrocarbures, destinés à prévenir la pollution de la mer résultant du rejet par les navires d'hydrocarbures persistants ou de mélanges d'hydrocarbures;

c) méthodes propres à isoler les hydrocarbures et à les retirer de la surface de la mer.

Les méthodes utilisant des poudres pour couler les hydrocarbures ne sont pas à préconiser car leurs possibilités d'emploi et la persistance de leurs effets sont tout à fait douteuses et elles peuvent entraîner une regrettable contamination du lit de la mer. L'inconvénient des émulsifiants est qu'ils risquent d'être toxiques pour la flore et la faune marines. Certaines méthodes mécaniques sont extrêmement encourageantes en eau calme, mais leur efficacité est douteuse en pleine mer;

d) la mise au point d'un dispositif permettant de détecter, mesurer et enregistrer la teneur en hydrocarbures des produits rejetés par les navires;

e) l'effet sur la flore et la faune marines des hydrocarbures persistants et le rôle des micro-organismes dans la destruction de ces hydrocarbures.

2° les résultats des recherches entreprises sur les problèmes ci-dessus et les problèmes connexes (y compris, de façon non limitative, la documentation technique sur les méthodes d'étude et d'expérimentation et sur les recherches entreprises à bord des navires au sujet des mesures et dispositifs employés contre la pollution) devront être communiqués chaque année à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime par les Gouverne-

bedient van een handleiding welke in eerste instantie voor gebruik door scheeps- en walpersoneel van een ander land werd samengesteld, dient de Organisatie daarvan in kennis te worden gesteld;

3° dat regeringen dienen te verzekeren dat in de examenstof voor het verwerven van diploma's voor stuurlieden en scheepswerktuigkundigen de toepassing en de behandeling van apparatuur, waarmede verontreiniging van de zee kan worden vermeden, zal worden opgenomen.

RESOLUTIE 12.

De behoefte aan wetenschappelijk onderzoek in verband met de voorkoming van olieverontreiniging.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Kennis genomen hebbende van de beschikbare gegevens inzake het wetenschappelijk onderzoek en het door vele landen uitgevoerde technische ontwikkelingswerk,

Besluit :

1° dat het wetenschappelijk onderzoek naar de vele aspecten van de voorkoming van olieverontreiniging van de zee verder moet worden doorgevoerd in het bijzonder wat betreft de volgende onderwerpen :

a) separatoren voor scheepsgebruik.

Er bestaat nog geen separator, welke eenvoudig en compact genoeg is voor scheepsgebruik en welke op doeltreffende wijze elk mengsel van persistente olie en water dat aan boord zou kunnen voorkomen, kan verwerken, in het bijzonder mengsels, welke olie bevatten met een soortelijk gewicht dat zeer dicht bij dat van zoetwater of zeewater ligt;

b) apparatuur of maatregelen anders dan separatoren, ter voorkoming van verontreiniging van de zee als gevolg van het uitpompen van persistente olie of oliehoudende mengsels door schepen;

c) methoden voor het afzonderen van olie en de verwijdering ervan van het zee-oppervlak.

Werkwijzen, gebaseerd op de toepassing van poeders, welke worden gebezigd om de olie te doen zinken, worden niet gunstig geoordeeld, aangezien de uitvoerbaarheid en de duurzaamheid hiervan twijfelachtig zijn en deze tot ongewenste vervuiling van de zeebodem kunnen leiden. Methoden, gebaseerd op het gebruik van emulgatoren, hebben het nadeel dat dergelijke middelen schadelijk voor de maritieme planten- en dierenwereld kunnen zijn. Bepaalde mechanische werkwijzen zijn veelbelovend voor gebruik in rustige wateren doch zijn van twijfelachtige waarde in volle zee;

d) het ontwikkelen van een apparaat voor het opsporen, meten en registreren van het oliegehalte van lozingen door schepen;

e) de invloed van persistente oliën op de maritieme planten- en dierenwereld en de rol welke micro-organismen bij het vernietigen van zulke oliën vervullen.

2° dat de resultaten van wetenschappelijk onderzoek inzake bovengenoemde en aanverwante onderwerpen (met inbegrip van, doch niet beperkt tot, technische gegevens betreffende wetenschappelijk onderzoek en proefnemingen, waaronder ook onderzoeken aan boord, met betrekking tot maatregelen of apparatuur tegen verontreiniging) jaarlijks door de betrokken Regering ter kennis van de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie die-

ments intéressés pour diffusion à tous les gouvernements contractants; les problèmes techniques nécessitant des recherches devront être soumis aux experts des gouvernements contractants.

RESOLUTION 13.

Coordination des recherches.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

1° les gouvernements contractants devront fournir à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime des renseignements sur les recherches qu'ils entreprennent pour déterminer les moyens d'éviter la pollution par les hydrocarbures ainsi que sur la mise au point de mesures efficaces permettant d'y remédier, le cas échéant, et notamment d'assurer le nettoyage des plages;

2° l'Organisation devra suivre en permanence ces questions et analyser et diffuser la documentation qu'elle recevra à leur sujet;

3° afin de faciliter cette tâche, la Conférence décide d'inviter l'Organisation à constituer un groupe restreint d'experts désignés par les gouvernements contractants intéressés et auxquels l'Organisation pourra s'adresser pour recevoir des avis sur ces problèmes lorsque la nécessité s'en présentera.

RESOLUTION 14.

Institution de commissions nationales sur la pollution par les hydrocarbures.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Décide que :

les gouvernements qui ne l'ont pas encore fait devront instituer des Commissions nationales chargées d'étudier de façon suivie le problème de la pollution par les hydrocarbures, de recommander des mesures pratiques pour la prévenir, notamment en encourageant l'exécution de toutes les recherches nécessaires.

RESOLUTION 15.

Rapports présentés par l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime.

La Conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1962,

Consciente de la valeur que présentent des échanges libres et complets d'information entre Gouvernements contractants,

Décide que :

l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime devra périodiquement établir un rapport auquel les gouvernements contractants contribueront par des renseignements sur l'incidence de la pollution par

nen te worden gebracht ter verzameling en ter doorzending aan alle verdragsluitende regeringen en dat technische aangelegenheden welke wetenschappelijk onderzoek met zich medebrengen, dienen te worden verwezen naar de technische experts van de verdragsluitende regeringen.

RESOLUTIE 13.

Coördinatie van wetenschappelijk onderzoek.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

1° dat verdragsluitende regeringen aan de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie gegevens dienen te verstrekken omtrent het door hen ondernomen wetenschappelijk onderzoek naar de methoden, volgens welke olieverontreiniging zou kunnen worden voorkomen, alsmede bijzonderheden betreffende de ontwikkeling van doeltreffende maatregelen ter behandeling van olieverontreiniging wanneer deze zich voordoet, daarbij inbegrepen de verwijdering van de olie van stranden;

2° dat de Organisatie zich met deze aangelegenheid zal blijven bezig houden en de terzake door haar ontvangen gegevens zal analyseren en verspreiden;

3° dat de Organisatie, teneinde dit werk te vergemakkelijken, een werkgroep van door belanghebbende verdragsluitende regeringen te benoemen technische experts zal instellen, op wie de Organisatie naar behoefte een beroep kan doen om advies in genoemde technische aangelegenheden.

RESOLUTIE 14.

De instelling van nationale commissies inzake olieverontreiniging.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Besluit :

dat regeringen die hiertoe nog niet zijn overgegaan nationale commissies zullen instellen teneinde het probleem der olieverontreiniging in onderzoek te houden en praktische maatregelen voor de voorkoming ervan aan te bevelen, daarbij inbegrepen het bevorderen van de uitvoering van noodzakelijk wetenschappelijk werk.

RESOLUTIE 15.

Rapporten van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

De Internationale Conferentie betreffende voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1962,

Erkennende dat een volledige en vrije uitwisseling van gegevens tussen Verdragsluitende Regeringen waardevol is,

Besluit :

dat de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie van tijd tot tijd rapporten dient op te stellen, waarvoor de verdragsluitende regeringen dienen bij te dragen door het verschaffen van gegevens met betrekking tot

les hydrocarbures, l'efficacité des dispositions de la Convention du système des zones interdites, les progrès de la mise en place d'installations de réceptions dans leurs ports, le nombre de poursuites pour contravention ayant ou n'ayant pas abouti, le développement de la législation interne concernant la pollution de la mer et autres questions connexes.

de gevolgen van olieverontreiniging, de doeltreffendheid van het Verdrag, de doelmatigheid van het stelsel van verboden zones, de vorderingen inzake het installeren van ontvangst-inrichtingen in havens, het aantal al dan niet met succes ingestelde gerechtelijke vervolgingen terzake van overtredingen van het Verdrag en de nationale wetgeving ter voorkoming van verontreiniging, alsmede soortgelijke zaken.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 15 janvier 1964, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres, le 11 avril 1962 », a donné le 10 février 1964 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;
J. MASQUELIN, *conseiller d'Etat*;
P. ANSIAUX, *assesseur de la section de législation*;
P. DE VISSCHER, *assesseur de la section de législation*;
G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS.

Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, auditeur général adjoint.

Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 15^e januari 1964 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen op 11 april 1962 », heeft de 10^e februari 1964 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. SUETENS, *eerste voorzitter*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;
J. MASQUELIN, *raadsheer van State*;
P. ANSIAUX, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
P. DE VISSCHER, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. DE LEUZE, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter.
(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Travaux publics, de Notre Ministre de la Santé publique et de la Famille et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Travaux publics, Notre Ministre de la Santé publique et de la Famille et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Les amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres, le 11 avril 1962, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 19 mai 1964.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Openbare Werken, van Onze Minister van Volksgezondheid en van het Gezin en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Volksgezondheid en van het Gezin en Onze Minister van Verkeerswezen, zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen op 11 april 1962, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 19 mei 1964

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre des Travaux publics,**De Minister van Openbare Werken,*

G. BOHY.

*Le Ministre de la Santé publique et de la Famille,**De Minister van Volksgezondheid en van het Gezin,*

J. CUSTERS.

*Le Ministre des Communications,**De Minister van Verkeerswezen,*

A. BERTRAND.

AMENDEMENTS

à la Convention internationale pour la prévention contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres le 11 avril 1962 conformément à l'article XVI, alinéa 3, de la Convention (*).

On trouvera ci-après les amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954 :

1. Le texte actuel de l'article I de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article I.

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 employée par des navires 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 pour cent au plus;

« mille » : le mille marin de 1 852 mètres, soit 6 080 pieds;

« 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 dont la teneur en hydrocarbures est égale ou supérieure à 100 parties d'hydrocarbures pour 1 000 000 de parties de mélange;

« 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 construit ou adapté en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que des hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison

2) Aux fins de la présente Convention, les territoires d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'article XVIII.

2. Le texte actuel de l'article II de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article II.

1) La présente Convention s'applique aux navires immatriculés dans un territoire d'un Gouvernement contractant et aux navires non immatriculés ayant la nationalité de cette Partie, à l'exception :

a) des navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et des navires, autres que les navires-citernes, dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, étant entendu que chaque Gouvernement contractant fera le nécessaire pour appliquer aussi les prescriptions de la Convention à ces navires dans la mesure où cela est raisonnable et possible, compte tenu de leurs dimensions, de leur utilisation et du type de combustible utilisé pour leur propulsion;

(*) Pays, représentés à la Conférence de Londres, qui ont adopté les amendements le 11 avril 1962 : République Fédérale d'Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, France, Irlande, Koweït, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Suède, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Etats-Unis d'Amérique.

WIJZIGINGEN

aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen op 11 april 1962, overeenkomstig artikel XVI, derde lid, van het Verdrag (*).

(Vertaling.)

De wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, luiden als volgt :

1. De bestaande tekst van artikel I van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel I.

1) Voor de doeleinden van dit Verdrag hebben de volgende uitdrukkingen (tenzij het zinsverband anders vereist) de hieronder toegekende betekenis :

« Het Bureau » heeft de betekenis, daaraan in artikel XXI toegekend;

« Uitpompen » met betrekking tot olie of tot een oliehoudend mengsel betekent : elk uitpompen of wegvloeiën hoe ook veroorzaakt;

« Zware dieselolie » betekent : dieselolie, die wordt gebruikt als brandstof voor scheepsdieselmotoren en waarvan maximum 50 percent van het volume overdestilleert bij een temperatuur van ten hoogste 340°C, gemeten volgens de A.S.T.M. Standaard Methode D. 86/59;

« Mijl » betekent : een zeemijl van 1 852 meter of 6 080 voet;

« Olie » betekent : ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeeroilie en de term « oliehoudend » — « oily » — wordt dienovereenkomstig uitgelegd;

« Oliëhoudend mengsel » betekent : een mengsel waarin olie in een verhouding van 100 delen of meer op 1 000 000 delen mengsel voorkomt;

« Organisatie » betekent : de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie;

« Schip » betekent : elk zeeschip van welk type ook, evenals elk vlot, dat met eigen voortstuwingsmiddelen of gesleept door een ander schip, een zeereis maakt;

« Tankschip » betekent : een schip, waarin het grootste gedeelte van de laadruimte gebouwd of aangepast is voor het vervoer van vloeibare ladingen in bulk en dat gedurende de tijd dat het als zodanig wordt gebruikt, in dat gedeelte van de laadruimte geen andere lading dan olie vervoert.

2) Voor de doeleinden van dit Verdrag worden onder de gebieden van een Verdragsluitende Regering verstaan, het grondgebied van het land waarvan zij de Regering is, alsmede ieder ander gebied voor welks buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk is en waarop het Verdrag overeenkomstig artikel XVIII van toepassing is verklaard.

2. De bestaande tekst van artikel II van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel II.

1) Dit Verdrag is van toepassing op schepen, geregistreerd in enig gebied van een Verdragsluitende Regering en op niet geregistreerde schepen welke de nationaliteit van een Verdragsluitende Regering bezitten, met uitzondering van :

a) tankschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 150 registerton en andere schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500 registerton, met dien verstande dat iedere Verdragsluitende Regering het nodige zal doen om de bepalingen van het Verdrag ook op deze schepen toe te passen, voor zover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, met inachtneming van hun grootte, de aard van hun dienst en de soort van brandstof, welke voor hun voortstuwing wordt gebruikt;

(*) Landen, vertegenwoordigd op de Conferentie van Londen, die de wijzigingen hebben aangenomen op 11 april 1962 : Bondsrepubliek Duitsland, België, Canada, Denemarken, Finland, Frankrijk, Ierland, Koweït, Nederland, Noorwegen, Polen, Zweden, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Verenigde Staten van Amerika.

b) des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine lorsqu'ils sont effectivement en opération de pêche;

c) de tout navire naviguant sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'est jusqu'au débouché aval de l'écluse St-Lambert à Montréal, province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation;

d) des navires de guerre et des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service.

2) Les Gouvernements contractants s'engagent à adopter les mesures appropriées pour que des prescriptions équivalentes à celles de la Convention soient appliquées aux navires visés à l'alinéa d) ci-dessus dans la mesure où cela est possible et raisonnable.

3. Le texte actuel de l'article III de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article III.

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

a) il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique, de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'annexe A de la Convention;

b) tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne rejettera aussi loin de terre que possible les hydrocarbures et les mélanges d'hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour un territoire, le paragraphe a) du présent article s'appliquera également aux navires, autres que les navires-citernes, qui relèvent de ce territoire, conformément à l'article II paragraphe 1) ci-dessus, étant entendu que le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque de tels navires auront pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations prévues à l'article VIII ci-après pour les navires autres que les navires-citernes;

c) le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures sera interdit à tout navire auquel la Convention s'applique, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 tonneaux et dont le contrat de construction aura été conclu à la date ou après la date à laquelle la présente disposition entrera en vigueur. Toutefois, si le capitaine estime que des circonstances particulières rendent déraisonnable ou impossible la conservation à bord de ces hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, le rejet pourra avoir lieu en dehors des zones d'interdiction visées à l'annexe A de la Convention. Les raisons qui ont justifié ce rejet seront communiquées au Gouvernement du territoire dont relève le navire, conformément à l'article II paragraphe 1) ci-dessus.

Tous renseignements relatifs à ces rejets seront communiqués à l'Organisation par les Gouvernements contractants au moins une fois par an.

4. Le texte actuel de l'article IV de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article IV.

L'article III de la présente Convention ne s'appliquera pas :

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

b) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet;

c) au rejet des résidus provenant de la purification ou de la clarification de fuel-oil ou d'huiles de graissage, pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que possible.

5. Le texte actuel de l'article V de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article V.

L'article III ne s'appliquera pas au rejet provenant des fonds de cale d'un navire :

a) de tout mélange d'hydrocarbures, pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus;

b) après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autres hydrocarbures que de l'huile de graissage qui a coulé ou s'écoulé hors de l'ensemble du compartiment des machines.

b) schepen betrokken bij de uitoefening van de walvisvangst, voor zover zij werkelijk bezig zijn met werkzaamheden, die verband houden met deze vangst;

c) schepen varende op de Grote Meren van Noord-Amerika en hun verbindings- en zijwateren, niet verder oostelijk dan de benedenuitgang van de St. Lambertsluis te Montreal in de provincie Quebec, Canada;

d) oorlogsschepen en schepen in gebruik als marine-hulpschepen, voor de tijd dat zij als zodanig worden gebruikt.

2) Iedere Verdragsluitende Regering zal ten aanzien van de schepen bedoeld onder d) van het eerste lid van dit artikel, voorschriften uitvaardigen, welke gelijkwaardig zijn aan die van dit Verdrag, voor zover zulks redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

3. De bestaande tekst van artikel III van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel III.

Behoudens het bepaalde in de artikelen IV en V :

a) is het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel, door een tankschip waarop dit Verdrag van toepassing is, verboden binnen elk van de verboden zones als vermeld in bijlage A van het Verdrag;

b) dient het uitpompen door een schip, ander dan een tankschip en waarop het Verdrag van toepassing is, van olie of een oliehoudend mengsel zo ver mogelijk van land verwijderd te geschieden. Na verloop van drie jaren na de datum waarop het Verdrag in werking treedt voor het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort, zal het bepaalde onder a) van dit artikel ook van toepassing zijn op andere dan tankschepen, met dien verstande dat het uitpompen van olie of een oliehoudend mengsel door een dergelijk schip niet verboden is als het onderweg is naar een haven, welke niet is voorzien van ontvangstinrichtingen voor andere dan tankschepen als genoemd in artikel VIII;

c) is het uitpompen van olie of een oliehoudend mengsel door schepen met een brutotonnenmaat van 20 000 registerton of meer, waarop het Verdrag van toepassing is en waarvoor de bouwopdracht wordt geplaatst op of na de datum waarop deze bepaling in werking treedt, verboden. Indien evenwel naar de mening van de kapitein bijzondere omstandigheden het noch redelijk, noch praktisch uitvoerbaar maken de olie of het oliehoudend mengsel aan boord te houden, mag het uitpompen geschieden buiten de verboden zones, bedoeld in bijlage A van het Verdrag. De redenen voor dit uitpompen moeten worden bekend gemaakt aan de Verdragsluitende Regering van het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort.

Tenminste éénmaal per twaalf maanden moeten door Verdragsluitende Regeringen volledige bijzonderheden omtrent dergelijk uitpompen aan de Organisatie worden bekend gemaakt.

4. De bestaande tekst van artikel IV van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel IV.

Artikel III is niet van toepassing op :

a) het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel door een schip met het doel de veiligheid van het schip te verzekeren, schade aan schip of lading te voorkomen of mensenlevens op zee te redden;

b) het wegvloeiën van olie of een oliehoudend mengsel tengevolge van schade aan het schip of onvermijdelijke lekkage, indien na het ontstaan van de schade of de ontdekking van de lekkage alle redelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen om het wegvloeiën te voorkomen of tot een minimum te beperken;

c) het lozen van residu, overblijvend na het reinigen of zuiveren van stookolie of smeerolie, mits dit lozen zo ver mogelijk van land verwijderd geschiedt.

5. De bestaande tekst van artikel V van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel V.

Artikel III is niet van toepassing op het uitpompen uit de vullings van een schip :

a) van enig oliehoudend mengsel gedurende een tijdvak van twaalf maanden volgende op de datum waarop dit Verdrag van kracht wordt voor het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort;

b) na het verstrijken van bedoeld tijdvak, van een oliehoudend mengsel bevattende geen andere olie dan smeerolie, welke is afgetapt of gelekt uit machinekamers.

6. Le texte actuel de l'article VI de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article VI.

1) Toute contravention aux dispositions des articles III et IX constitue une infraction punissable par la législation du territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus.

2) Les pénalités qu'un territoire d'un Gouvernement contractant imposera dans sa législation pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de sa mer territoriale devront, par leur rigueur, être de nature à décourager des contrevenants éventuels et ne devront pas être inférieures à celles prévues pour les mêmes infractions commises dans sa mer territoriale.

3) Les Gouvernements contractants porteront à la connaissance de l'Organisation les pénalités effectivement infligées pour les infractions commises.

7. Le texte actuel de l'article VII de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article VII.

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 devra être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde 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 sera, si possible, évité.

8. Le texte actuel de l'article VIII de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article VIII.

1) Chaque Gouvernement contractant prendra toutes mesures appropriées pour promouvoir la création des installations suivantes :

a) selon les besoins des navires qui les utilisent, les ports seront pourvus d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires autres que les navires-citernes pourraient avoir à décharger après que la majeure partie de l'eau aura été séparée du mélange;

b) les points de chargement d'hydrocarbures devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires-citernes auraient encore à décharger dans les mêmes conditions;

c) les ports de réparation des navires devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que devraient encore rejeter, dans les conditions précitées, tous les navires entrés au port pour y subir des réparations;

2) Pour l'application du présent article, chaque Gouvernement contractant décidera quels sont les ports et les points de chargement de son territoire qui sont à aménager conformément au paragraphe 1) ci-dessus.

3) Les Gouvernements contractants feront rapport à l'Organisation, pour transmission au Gouvernement contractant intéressé, sur tous les cas où ils estimeront insuffisantes les installations visées au paragraphe 1) ci-dessus.

9. Le texte actuel de l'article IX de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article IX.

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 B de la 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 chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) lestage et rejet des eaux de lest des citernes de cargaison des navires-citernes;

b) nettoyage des citernes de cargaison des navires-citernes;

6. De bestaande tekst van artikel VI van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel VI.

1) Iedere overtreding van de artikelen III en IX is strafbaar krachtens de wet van het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort.

2) De straffen, welke volgens de wet van enig gebied van een Verdragsluitende Regering worden opgelegd wegens het onrechtmatig uitpompen van olie of een oliehoudend mengsel door een schip buiten de territoriale zee van dat gebied, dienen voldoende zwaar te zijn om dit onrechtmatig uitpompen tegen te gaan en dienen niet lichter te zijn dan de straffen, welke volgens de wet van dat gebied worden opgelegd met betrekking tot dezelfde overtredingen binnen de territoriale zee.

3) Iedere Verdragsluitende Regering moet aan de Organisatie rapport uitbrengen omtrent de straffen, welke voor elke overtreding werkelijk zijn opgelegd.

7. De bestaande tekst van artikel VII van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel VII.

1) Na verloop van twaalf maanden nadat dit Verdrag voor het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort, van kracht wordt, dient zulk een schip zodanig te zijn uitgerust dat het wegvloeien van stookolie of zware dieselolie naar vullings, voorzover redelijk en praktisch uitvoerbaar, wordt voorkomen, tenzij afdoende middelen zijn aangebracht, om te verzekeren dat de olie in de vullings niet wordt uitgedompt in strijd met dit Verdrag.

2) Het vervoeren van waterballast in brandstofolietanks moet, indien mogelijk, worden vermeden.

8. De bestaande tekst van artikel VIII van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel VIII.

1) Iedere Verdragsluitende Regering dient de nodige maatregelen te nemen om de oprichting van volgende installaties te bevorderen :

a) overeenkomstig de behoeften van de schepen die ze aandoen, zullen de havens voorzien worden van inrichtingen, geschikt tot het in ontvangst nemen — zonder aan schepen onnodig oponthoud te veroorzaken — van olierestanten en oliehoudende mengsels van andere dan tankschepen welke zouden overblijven nadat het grootste deel van het water van het mengsel zou zijn gescheiden;

b) de olielaadplaatsen zullen voorzien worden van inrichtingen, geschikt tot het in ontvangst nemen van olierestanten en oliehoudende mengsels van tankschepen welke op overeenkomstige wijze zouden overblijven;

c) de scheepsherstellingshavens zullen voorzien worden van inrichtingen, geschikt tot het in ontvangst nemen van olierestanten en oliehoudende mengsels van schepen voor reparaties binnenlopen, welke op overeenkomstige wijze zouden overblijven.

2) Voor de toepassing van dit artikel zal iedere Verdragsluitende Regering de havens en olielaadplaatsen in haar gebieden aanduiden, die moeten uitgerust worden overeenkomstig lid 1).

3) Iedere Verdragsluitende Regering zal, met het oog op overmaking aan de betrokken Verdragsluitende Regering, bij de Organisatie verslag uitbrengen omtrent alle gevallen, waar de in het eerste lid van dit artikel bedoelde inrichtingen ontoereikend worden geacht.

9. De bestaande tekst van artikel IX van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel IX.

1) Wat betreft de schepen waarop dit Verdrag van toepassing is, zal voor elk tankschip en voor elk ander schip dat olie als brandstof gebruikt, een oliejournaal worden gehouden, volgens het model omschreven in bijlage B aan dit Verdrag, en dat al dan niet als onderdeel van het réglementaire logboek mag worden opgevat.

2) Het oliejournaal dient te worden ingevuld telkenmale wanneer een van de volgende handelingen aan boord van het schip wordt verricht :

a) ballasten van en uitpompen van ballast uit ladingtanks van tankschepen;

b) schoonmaken van ladingtanks van tankschepen;

c) dépôt dans les citernes de décantation et rejet de l'eau des navires-citernes;

d) rejet par le navire-citerne des résidus d'hydrocarbures des citernes de décantation et d'autres origines;

e) lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes à combustibles des navires autres que les navires-citernes;

f) rejet par les navires autres que les navires-citernes des résidus d'hydrocarbures des soutes à combustible et d'autres origines;

g) rejet ou déversement accidentel ou exceptionnel d'hydrocarbures des navires-citernes ou des navires autres que les navires-citernes.

Dans le cas de rejet ou fuites d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures visés aux articles III, c) et IV ci-dessus, déclaration devra en être faite dans le registre, avec indication des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites.

3) Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2) ci-dessus sera 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 page sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le capitaine lorsque le navire sera armé. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dont relève le navire conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus, soit en anglais ou en français.

4) Le registre des hydrocarbures sera conservé dans un endroit où il sera aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, devra se trouver à bord du navire. Il devra demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

5) Les autorités compétentes de tout territoire d'un Gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis, conformément aux dispositions du présent article. Elles pourront en extraire des copies conformes et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

10. Le texte actuel de l'article X de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article X.

1) Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit au Gouvernement du territoire dont relève un navire, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce, quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible celle-ci sera portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente dépendant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

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 et informera l'autre Gouvernement et l'Organisation de leurs résultats.

11. Le texte actuel de l'article XIV de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article XIV.

1) La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour et ensuite à l'acceptation.

2) Sous réserve de l'article XV, les Gouvernements des Etats membres de l'O.N.U. ou de l'une de ses institutions spécialisées ainsi que les parties au Statut de la Cour internationale de Justice, pourront devenir parties à la Convention par :

- a) signature sans réserve quant à l'acceptation;
- b) signature sous réserve d'acceptation suivie d'acceptation, ou
- c) acceptation.

c) doen bezinken van olierestanten in sloptanks en uitpompen van water door tankschepen;

d) uitpompen van olierestanten uit sloptanks of uit andere ruimten door tankschepen;

e) ballasten of schoonmaken gedurende de reis van brandstoftanks van schepen, andere dan tankschepen;

f) verwijderen van olierestanten uit brandstoftanks of uit andere ruimten door schepen, andere dan tankschepen;

g) toevallig of ander uitzonderlijk uitpompen of wegvloeden van olie van tankschepen of schepen, andere dan tankschepen.

In geval van uitpompen of wegvloeden van olie of oliehoudende mengsels, als bedoeld in lid c) van artikel III of in artikel IV, moeten de omstandigheden van en de reden voor het uitpompen vermeld worden in het oliejournaal.

3) Iedere handeling, genoemd in het tweede lid van dit artikel dient onverwijld volledig in het oliejournaal te worden opgetekend opdat alle aantekeningen in het oliejournaal welke op die handeling betrekking hebben volledig zouden zijn. Iedere bladzijde van het boek dient door de met de desbetreffende handelingen belaste officier of officieren te worden ondertekend en, wanneer het schip is bemand, door de kapiteinen van het schip. De aantekeningen in het oliejournaal dienen te zijn gesteld in een officiële taal van het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort, of in de Engelse- of in de Franse taal.

4) Oliejournalen dienen op een zodanige plaats te worden bewaard dat zij op elk redelijk tijdstip voor onderzoek beschikbaar zijn en moeten, behoudens wanneer het onbemande schepen betreft, welke gesleept worden, aan boord worden bewaard. Zij dienen te worden bewaard gedurende een periode van twee jaar na de datum van de laatste aantekening.

5) De bevoegde autoriteiten van enig gebied van een Verdragsluitende Regering mogen aan boord van elk schip waarop dit Verdrag van toepassing is, terwijl het in een haven van dat gebied ligt inzage nemen van het oliejournaal dat het schip krachtens het bepaalde in dit artikel aan boord dient te hebben. Zij mogen eensluidende afschriften nemen van elke daarin voorkomende aantekening en zij kunnen van de kapitein van het schip vergen dat hij het afschrift voor eensluidend waarmerkt. Elk aldus voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van een aantekening in het oliejournaal van het schip dient in een gerechtelijke procedure te worden aanvaard als bewijs van de feiten, vermeld in de aantekening. Elk optreden van de bevoegde autoriteiten ingevolge dit lid dient zo snel mogelijk te geschieden en het schip mag er door niet worden opgehouden.

10. De bestaande tekst van artikel X van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel X.

1) Iedere Verdragsluitende Regering kan aan de Regering van het gebied, waartoe het schip overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel II behoort, schriftelijk bewijsmateriaal verstrekken dat ten aanzien van zulk een schip enig voorschrift van dit Verdrag is overtreden, waar deze overtreding ook heeft plaats gehad. Indien uitvoerbaar dienen de bevoegde autoriteiten van eerstgenoemde Regering de kapitein van het schip kennis te geven van de beweerde overtreding.

2) Na ontvangst van zodanige gegevens moet de aldus ingelichte Regering de aangelegenheid onderzoeken en zij kan de andere Regering verzoeken meer of betere gegevens omtrent de beweerde overtreding te verstrekken. Indien de aldus ingelichte Regering overtuigd is dat, volgens haar wetgeving, het nodige bewijsmateriaal beschikbaar is om tegen de eigenaar of de kapitein van het schip een vervolging in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, dient zij zo spoedig mogelijk daartoe over te gaan en de andere Regering en de Organisatie over het resultaat daarvan in te lichten.

11. De bestaande tekst van artikel XIV van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel XIV.

1) Dit Verdrag blijft met ingang van heden gedurende drie maanden opengesteld voor ondertekening en blijft daarna opengesteld voor aanvaarding.

2) Behoudens het bepaalde in artikel XV kunnen de Regeringen van Staten die lid zijn van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties of partijen bij het Statuut van het Internationale Hof van Justitie partij bij dit Verdrag worden door :

- a) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding;
- b) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding of
- c) aanvaarding.

3) L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

12. Le texte actuel de l'article XVI de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article XVI.

1) a) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements contractants.

b) A la demande d'un Gouvernement contractant, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

2) a) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation, sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, elle doit être communiquée par celle-ci à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

b) Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la sécurité maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle soit examinée par l'Assemblée.

3) a) Une conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un des Gouvernements contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements contractants.

b) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants par cette Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

4) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements contractants au titre des paragraphes 2) et 3) du présent article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

5) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la sécurité maritime, sous réserve de l'accord des deux tiers des Gouvernements contractants, ou une conférence convoquée aux termes du paragraphe 3) ci-dessus, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent décider au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant cessera d'être partie à la Convention à l'expiration d'un délai de douze mois à dater de l'entrée en vigueur de l'amendement, s'il a fait une déclaration en application du paragraphe 4) ci-dessus et s'il n'a pas accepté l'amendement dans le délai susvisé.

6) L'Organisation fera connaître à tous les Gouvernements contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

7) Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent article doit être notifiée par écrit au Bureau qui notifiera à tous les Gouvernements contractants la réception de cette acceptation ou déclaration.

13. Le texte actuel de l'article XVIII de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Article XVIII.

1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Bureau, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

b) L'application de la présente Convention sera étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de telle autre date qui lui serait indiquée.

3) Aanvaarding geschiedt door het neerleggen van een akte van aanvaarding bij het Bureau, hetwelk alle Regeringen die dit Verdrag reeds hebben ondertekend of aanvaard kennis zal geven van elke ondertekening en aanvaarding en van de datum daarvan.

12. De bestaande tekst van artikel XVI van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel XVI.

1) a) Dit Verdrag kan met algemene instemming van de Verdragsluitende Regeringen worden gewijzigd;

b) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering moet een voorstel van wijziging door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld worden, ter overweging en aanvaarding op de wijze als in dit lid bedoeld.

2) a) Een wijziging aan dit Verdrag mag ten alle tijde aan de Organisatie worden voorgesteld door een Verdragsluitende Regering. Indien een dergelijk voorstel tot wijziging op aanbeveling van een twee derde meerderheid van de Maritieme Veiligheidscommissie der Organisatie aanvaard wordt door een twee derde meerderheid van de Algemene Vergadering der Organisatie, dan moet dit door de Organisatie ter kennis worden gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen, voor aanvaarding.

b) Elke aanbeveling van de Maritieme Veiligheidscommissie als boven bedoeld moet door de Organisatie tenminste zes maanden vóórdat zij door de Algemene Vergadering behandeld zal worden, ter kennis gebracht worden van alle Verdragsluitende Regeringen.

3) a) Een conferentie van Regeringen ter beoordeling van wijzigingen aan dit Verdrag welke door een Verdragsluitende Regering voorgesteld worden, moet ten alle tijde door de Organisatie bijeengeroepen worden op verzoek van een derde van het aantal Verdragsluitende Regeringen.

b) Elke wijziging, welke door een dergelijke conferentie met een twee derde meerderheid van de Verdragsluitende Regeringen aangenomen wordt moet door de Organisatie ter kennis gebracht worden van alle Verdragsluitende Regeringen teneinde de aanvaarding daarvan te verkrijgen.

4) Elke wijziging, welke met het oog op aanvaarding volgens de leden 2) of 3) van dit artikel ter kennis van de Verdragsluitende Regeringen is gebracht, treedt voor alle Verdragsluitende Regeringen in werking twaalf maanden na de datum waarop bedoelde wijziging wordt aanvaard door twee derde van het aantal Verdragsluitende Regeringen, behalve voor hen die, vóórdat de wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij haar niet aanvaarden.

5) De Algemene Vergadering met twee derde meerderheid van stemmen, daarin begrepen twee derde van het aantal Regeringen, dat vertegenwoordigd is in de Maritieme Veiligheidscommissie, en behoudens de instemming van twee derde van het aantal Verdragsluitende Regeringen, of een conferentie — bijeengeroepen volgens lid 3) van dit artikel — met twee derde meerderheid van stemmen kan op het ogenblik dat een wijziging wordt aanvaard, besluiten dat deze wijziging zo belangrijk is, dat een Verdragsluitende Regering ophoudt partij te zijn bij dit Verdrag, twaalf maanden nadat die wijziging van kracht is geworden, als die Regering een verklaring als bedoeld in lid 4) van dit artikel aflegt en de wijziging niet aanvaardt binnen voormelde periode van 12 maanden.

6) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stellen van alle wijzigingen, welke van kracht worden ingevolge het bepaalde in dit artikel, alsmede van de datum waarop zij in werking treden.

7) Indien een wijziging wordt aanvaard of een verklaring, als bedoeld in dit artikel, wordt afgelegd, moet de Organisatie hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld, waarna deze alle Verdragsluitende Regeringen van de ontvangst van de aanvaarding of verklaring op de hoogte moet stellen.

13. De bestaande tekst van artikel XVIII van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

Artikel XVIII.

1) a) De Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een Verdragsluitende Regering, verantwoordelijk voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, dienen zo spoedig mogelijk overleg te plegen met zulk een gebied teneinde te trachten dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing te maken en mogen ten alle tijde door schriftelijke kennisgeving aan het Bureau verklaren, dat het Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

b) Van de datum van ontvangst van de kennisgeving af, of van zodanige andere datum af als in de kennisgeving mocht vermeld zijn, zal dit Verdrag ook van toepassing zijn op het daarin genoemde gebied.

2) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant, qui ont fait une déclaration en vertu du paragraphe 1) du présent article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, et après en avoir délibéré avec les autorités de ce territoire, déclarer par une notification écrite au Bureau, que la présente Convention cessera de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification.

b) La présente Convention cessera de s'appliquer au territoire désigné dans la notification, au bout d'un an ou de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification à partir de la date de réception de la notification par le Bureau.

3) Le Bureau doit notifier à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire, en vertu des dispositions du paragraphe 1) du présent article et la cessation de cette extension, en vertu des dispositions du paragraphe 2), en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable ou a cessé de l'être.

14. Le texte actuel de l'annexe A de la Convention est remplacé par le texte suivant :

ANNEXE A.

Zones d'interdiction.

1) Toutes les zones maritimes s'étendant sur une largeur de 50 milles à partir de la terre la plus proche seront des zones interdites.

Aux fins de la présente annexe, l'expression « à partir de la terre la plus proche » signifie « à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë ».

2) Les zones maritimes suivantes, dans la mesure où elles s'étendent à plus de 50 milles à partir de la terre la plus proche, seront également des zones interdites :

a) Océan Pacifique.

Zone occidentale canadienne.

La zone occidentale canadienne s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte occidentale du Canada.

b) Océan Atlantique nord, mer du Nord et mer Baltique.

i) Zone atlantique nord-ouest.

La zone atlantique nord-ouest comprendra les régions maritimes à partir d'une ligne tracée depuis latitude 38°47' nord, longitude 73°43' ouest, jusqu'à latitude 39°58' nord, longitude 68°34' ouest, de là jusqu'à latitude 42°05' nord, longitude 64°37' ouest, et de là le long de la côte orientale du Canada à une distance de 100 milles de la terre la plus proche.

ii) Zone d'Islande.

La zone d'Islande s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte d'Islande.

iii) Zone norvégienne, mer du Nord et mer Baltique.

La zone norvégienne, mer du Nord et mer Baltique s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte de Norvège, et comprendra la totalité de la mer du Nord, de la mer Baltique et de ses golfes.

iv) Zone atlantique nord-est.

La zone atlantique nord-est comprendra les régions maritimes à l'intérieur d'une ligne tracée entre les positions suivantes :

Latitude.	Longitude.
62° nord	2° est,
64° nord	00°;
64° nord	10° ouest,
60° nord	14° ouest;
54°30' nord	30° ouest,
53° nord	40° ouest;
44°20' nord	40° ouest,
44°20' nord	30° ouest;
46° nord	20° ouest,

et à partir de là dans la direction du Cap Finistère à l'intersection de la limite de 50 milles.

2) a) De Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een Verdragsluitende Regering, die een verklaring als bedoeld in het eerste lid van dit artikel heeft afgelegd, mogen ten alle tijde na afloop van een periode van vijf jaren vanaf de datum waarop dit Verdrag op een bepaald gebied van toepassing is verklaard, na overleg met dat gebied schriftelijk ter kennis van het Bureau brengen dat het Verdrag zal ophouden op het in de kennisgeving genoemde gebied van toepassing te zijn.

b) Dit Verdrag zal ophouden van toepassing te zijn voor een in dergelijke kennisgeving vermeld gebied één jaar nadat bedoelde kennisgeving door het Bureau ontvangen is of op een zodanig later tijdstip als in de kennisgeving vermeld is.

3) Het Bureau moet alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stellen van de toepasselijkverklaring van dit Verdrag op alle gebieden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel en van de intrekking van een dergelijke toepasselijkverklaring ingevolge het tweede lid, waarbij in elk geval tevens moet medegedeeld worden op welke datum de toepasselijkverklaring van het Verdrag van kracht wordt of niet langer van kracht zal zijn.

14. De bestaande tekst van bijlage A van het Verdrag wordt door de volgende vervangen :

BIJLAGE A.

Verboden zones.

1) Alle zeegebieden, gelegen binnen 50 mijlen van het dichtstbij gelegen land, zijn verboden zones.

Voor de doeleinden van deze Bijlage betekent de uitdrukking « van het dichtstbij gelegen land » : « van de basislijn van waar de territoriale zee van het betrokken gebied overeenkomstig het Verdrag van Genève inzake de Territoriale Zee en de Aansluitende Zone, 1958, wordt vastgesteld ».

2) De volgende zeegebieden, voorzover deze zich meer dan 50 mijlen van het dichtstbij gelegen land uitstrekken, zijn eveneens verboden zones :

a) Stille Oceaan.

De Canadese Westelijke Zone.

De Canadese Westelijke Zone strekt zich uit over een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de Westkust van Canada.

b) Noordatlantische Oceaan, Noordzee en Oostzee.

i) De Noordwest Atlantische Zone.

De Noordwest Atlantische Zone omvat de zeegebieden binnen een lijn, getrokken van 38°47' Noorderbreedte en 73°43' Westerlengte tot 39°58' Noorderbreedte en 68°34' Westerlengte; vandaar tot 42°05' Noorderbreedte en 64°37' Westerlengte; vandaar langs de Oostkust van Canada op een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land.

ii) De IJslandse Zone.

De IJslandse Zone strekt zich uit over een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van IJsland.

iii) De Noorse, Noordzee en Oostzee Zone.

De Noorse, Noordzee en Oostzee Zone strekt zich uit over een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Noorwegen en omvat de gehele Noordzee en de gehele Oostzee met de daarbij behorende Golven.

iv) De Noordoost Atlantische Zone.

De Noordoost Atlantische Zone omvat de zeegebieden binnen een lijn, getrokken tussen de volgende punten :

Breedte	Lengte
62° Noord	2° Oost,
64° Noord	00°;
64° Noord	10° West,
60° Noord	14° West;
54°30' Noord	30° West,
53° Noord	40° West;
44°20' Noord	40° West,
44°20' Noord	30° West;
46° Noord	20° West,

vandaar in de richting van Kaap Finistère tot het snijpunt met de 50 mijl grens.

v) *Zone espagnole.*

La zone espagnole comprendra les zones de l'océan Atlantique sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte espagnole, et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Espagne.

vi) *Zone portugaise.*

La zone portugaise comprendra la partie de l'océan Atlantique sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte portugaise, et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en ce qui concerne le Portugal.

c) *Mers Méditerranée et Adriatique.**Zone méditerranéenne et adriatique.*

La zone méditerranéenne et adriatique comprendra les régions maritimes sur une distance de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la Méditerranée et la mer Adriatique et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chacun de ces territoires.

d) *Mer Noire et mer d'Azov.**Zone de la mer Noire et de la mer d'Azov.*

La zone de la mer Noire et de la mer d'Azov comprendra les régions maritimes sur une distance de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la mer Noire et la mer d'Azov et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chacun de ces territoires, étant entendu que la totalité de la mer Noire et de la mer d'Azov deviendra zone interdite à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur à la fois pour la Roumanie et l'U.R.S.S.

e) *Mer Rouge.**Zone de la mer Rouge.*

La zone de la mer Rouge comprendra les régions maritimes sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la mer Rouge et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour chacun de ces territoires.

f) *Golfe Persique.*i) *Zone de Koweït.*

La zone de Koweït comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte de Koweït.

ii) *Zone de l'Arabie saoudite.*

La zone de l'Arabie saoudite comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte de l'Arabie saoudite, et l'interdiction de la zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Arabie saoudite.

g) *Mer d'Arabie, golfe du Bengale et océan Indien.*i) *Zone de la mer d'Arabie.*

La zone de la mer d'Arabie comprendra les régions maritimes situées à l'intérieur d'une ligne tracée entre les positions suivantes :

Latitude.	Longitude.
23°33' nord	68°20' est.
23°33' nord	67°30' est;
22° nord	68° est.
20° nord	70° est;
18°55' nord	72° est.
15°40' nord	72°42' est;
8°30' nord	75°48' est.
7°10' nord	76°50' est;
7°10' nord	78°14' est.
9°06' nord	79°32' est.

et l'interdiction de la zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Inde.

v) *De Spaanse Zone.*

De Spaanse Zone omvat de gebieden van de Atlantische Oceaan binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Spanje en wordt van toepassing op de datum waarop dit Verdrag voor Spanje in werking treedt.

vi) *De Portugese Zone.*

De Portugese Zone omvat het gebied van de Atlantische Oceaan binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Portugal en wordt van toepassing op de datum waarop dit Verdrag voor Portugal in werking treedt.

c) *Middellandse- en Adriatische Zeeën.**De Middellandse- en Adriatische Zone.*

De Middellandse- en Adriatische Zone omvat de zeegebieden binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kusten van elk gebied, grenzend aan de Middellandse Zee en de Adriatische Zee en wordt voor elk van die gebieden van toepassing op de datum, waarop dit Verdrag voor zulk een gebied in werking treedt.

d) *Zwarte Zee en Zee van Azov.**De Zwarte Zee en Zee van Azov Zone.*

De Zwarte Zee en Zee van Azov Zone omvat de zeegebieden binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kusten van elk gebied, grenzend aan de Zwarte Zee en de Zee van Azov en wordt voor elk van die gebieden van toepassing op de datum, waarop dit Verdrag voor zulk een gebied in werking treedt. Met dien verstande dat met ingang van de datum, waarop dit Verdrag voor Roemenië en de Unie van Socialistische Sovjet Republieken in werking treedt de gehele Zwarte Zee en Zee van Azov een verboden zone wordt.

e) *Rode Zee.**De Rode Zee Zone.*

De Rode Zee Zone omvat de zeegebieden binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kusten van elk gebied, grenzend aan de Rode Zee en wordt voor elk van die gebieden van toepassing op de datum waarop dit Verdrag voor zulk een gebied in werking treedt.

f) *Perzische Golf.*i) *De Koeweit Zone.*

De Koeweit Zone omvat het zeegebied binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Koeweit.

ii) *De Saoedi-Arabische Zone.*

De Saoedi-Arabische Zone omvat het zeegebied binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Saoedi-Arabië en wordt van toepassing op de datum, waarop dit Verdrag voor Saoedi-Arabië in werking treedt.

g) *Arabische Zee, Golf van Bengalen en Indische Oceaan.*i) *De Arabische Zee Zone.*

De Arabische Zee Zone omvat de zeegebieden binnen een lijn, getrokken tussen de volgende punten :

Breedte	Lengte
23°33' Noord	68°20' Oost,
23°33' Noord	67°30' Oost;
22° Noord	68° Oost,
20° Noord	70° Oost;
18°55' Noord	72° Oost,
15°40' Noord	72°42' Oost;
8°30' Noord	75°48' Oost,
7°10' Noord	76°50' Oost;
7°10' Noord	78°14' Oost,
9°06' Noord	79°32' Oost;

en wordt van toepassing op de datum, waarop dit Verdrag voor India in werking treedt.

ii) *Zone côtière du golfe du Bengale.*

La zone côtière du golfe du Bengale comprendra les régions maritimes situées entre la terre la plus proche et une ligne tracée entre les positions suivantes :

Latitude.	Longitude.
10°15' nord	80°50' est,
14°30' nord	81°38' est;
20°20' nord	88°10' est,
20°20' nord	89° est,

et l'interdiction prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Inde.

iii) *Zone de Madagascar.*

La zone de Madagascar comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles depuis la terre la plus proche le long de la côte de Madagascar à l'ouest du méridien du Cap d'Ambre au nord et du Cap Ste Marie au sud, et sur une largeur de 150 milles depuis la terre la plus proche le long de la côte de Madagascar à l'est de ces méridiens, et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour Madagascar.

h) *Australie.**Zone australienne.*

La zone australienne comprendra la région maritime sur une largeur de 150 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de l'Australie excepté au large des côtes septentrionale et occidentale du continent australien, entre le point situé en face de l'île Thursday Island et le point de la côte occidentale latitude 20° sud.

3) a) Chaque Gouvernement contractant peut proposer :

i) la réduction de toute zone le long de la côte de l'un quelconque de ses territoires;

ii) l'extension de toute zone de ce genre jusqu'à un maximum de 100 milles de la terre la plus proche le long de la côte en question.

Le Gouvernement contractant fera une déclaration à cette fin et la réduction ou l'extension prendra effet après l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de cette déclaration, à moins que l'un des Gouvernements contractants ait, au moins deux mois avant l'expiration de cette période, fait une déclaration selon laquelle il n'accepte pas la réduction ou l'extension en question, soit en raison des risques causés aux poissons et aux organismes marins dont ils se nourrissent, soit parce que ses intérêts en seraient affectés du fait de la proximité de ses côtes ou en raison du fait que ses navires font du commerce dans ladite région.

b) Toute déclaration faite aux termes du présent paragraphe fera l'objet d'une notification écrite à l'Organisation qui informera tous les Gouvernements contractants de la réception de cette déclaration.

4) L'Organisation établira des cartes indiquant l'étendue des zones interdites conformément au paragraphe 2) de la présente annexe et publiera des amendements dans la mesure nécessaire.

15. Les modifications suivantes doivent être apportées à l'annexe B de la Convention :

1. Dans toute l'annexe B, remplacer les mots « numéro d'ordre de la (des) citerne(s) » par « numéro d'ordre de la (des) citerne(s) en cause ».

2. Dans le formulaire I, a), remplacer les mots « emplacement ou position du navire » par « emplacement ou position du navire au moment du rejet ».

3. Dans le formulaire I, d) et dans les formulaires II, a) et b), remplacer les mots « emplacement et position du navire » par « emplacement et position du navire au moment du rejet ».

4. Dans le formulaire I, c), ajouter la nouvelle ligne 17 suivante : « 17. Quantité approximative d'eau rejetée » et modifier en conséquence les numéros 18 à 20 du paragraphe d).

5. Supprimer les mots « par le navire » dans le titre du formulaire I, d) et du formulaire II, b).

6. Dans le formulaire III, remplacer les mots « emplacement et position du navire » par « emplacement et position du navire au moment de l'événement ».

ii) *De Kust Zone van de Golf van Bengalen.*

De Kust Zone van de Golf van Bengalen omvat de zeegebieden tussen het dichtstbij gelegen land en een lijn, getrokken tussen de volgende punten :

Breedte	Lengte
10°15' Noord	80°50' Oost,
14°30' Noord	81°38' Oost;
20°20' Noord	88°10' Oost,
20°20' Noord	89° Oost,

en wordt van toepassing op de datum, waarop dit Verdrag voor India in werking treedt.

iii) *De Madagascar Zone.*

De Madagascar Zone omvat het zeegebied binnen een afstand van 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Madagascar, ten Westen van de meridianen van Kaap d'Ambre in het Noorden en van Kaap Ste. Marie in het Zuiden en binnen een afstand van 150 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kust van Madagascar ten Oosten van deze meridianen en wordt van toepassing wanneer dit Verdrag voor Madagascar in werking treedt.

h) *Australië.**De Australische Zone.*

De Australische Zone omvat het zeegebied binnen een afstand van 150 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs de kusten van Australië, met uitzondering van de Noord- en Westkusten van het Australische vasteland tussen het punt tegenover Thursday Island en het punt op de Westkust op 20° Zuiderbreedte.

3) a) Iedere Verdragsluitende Regering kan voorstellen :

i) de verkleining van enige zone langs de kust van haar gebieden;

ii) de uitbreiding van zulk een zone tot ten hoogste 100 mijlen van het dichtstbij gelegen land langs elk van deze kusten, door te dien einde een verklaring af te leggen. De verkleining of uitbreiding wordt van kracht na verloop van zes maanden nadat de verklaring is afgelegd, tenzij één der Verdragsluitende Regeringen niet later dan twee maanden vóór het aflopen van die termijn, medegedeeld heeft dat naar haar mening de vogel- en visstand en de deze tot voedsel dienende marieme organismen waarschijnlijk ongunstige gevolgen zullen ondervinden, of dat haar belangen, hetzij wegens de nabijheid van haar kusten, hetzij omdat haar schepen geregeld in het gebied varen, worden aangetast en zij de verkleining of uitbreiding niet aanvaardt, naar gelang het geval dat zich voordoet.

b) Iedere verklaring krachtens dit lid dient afgelegd te worden door schriftelijke mededeling aan de Organisatie, welke alle Verdragsluitende Regeringen kennis geeft van de ontvangst van die verklaring.

4) De Organisatie zal een serie kaarten opmaken, waarop de ligging van de verboden zones overeenkomstig het tweede lid van deze bijlage aangegeven is en zal de nodige wijzigingen bekend maken.

15. In bijlage B van het Verdrag dienen de volgende wijzigingen te worden aangebracht :

1. De woorden « Aanduiding van tank(s) » overal vervangen door « Aanduiding van de betrokken tank(s) ».

2. In Model I, a), de woorden « Plaats of bestek van het schip » vervangen door « Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van uitschepen ».

3. In Model I, d) en in Model II, a) en b) de woorden « Plaats of bestek van het schip » vervangen door « Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van verwijderen ».

4. In Model I, c) de volgende nieuwe regel 17 toevoegen : « 17. Benaaderde hoeveelheden uitgespot water » en de regels onder d) hernoemen in 18 t/m 20.

5. In het hoofd van de Modellen I, d) en II, b) de woorden « Van boord » schrappen.

6. In Model III de woorden « Plaats of bestek van het schip » vervangen door « Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval ».