

(N. 2360)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(PELLA)

di concerto col **Ministro della Marina Mercantile**

(CASSIANI)

col **Ministro della Difesa**

(TAVIANI)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(TOGNI)

col **Ministro del Tesoro**

(MEDICI)

e col **Ministro dell'Industria e del Commercio**

(GAVA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 DICEMBRE 1957

---

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954.

---

ONOREVOLI SENATORI. — La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata dai Capi delle varie Delegazioni con riserva di approvazione da parte dei rispettivi Governi, si applica a tutte le navi immatricolate nei Paesi contraenti, ad eccezione delle navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, delle navi utilizzate come ausiliarie della Marina da Guerra, delle navi utilizzate per la pesca della balena e delle navi in servizio nei Grandi laghi dell'America del Nord.

La disposizione più importante della Convenzione è quella riguardante la determinazione delle zone sulle quali deve essere proibita la discarica degli idrocarburi persistenti.

Sono stati definiti come idrocarburi persistenti: il petrolio greggio, il fuel-oil, l'olio Diesel pesante ed i lubrificanti.

Per quanto riguarda la petroliera, il divieto di scarico dei residui oleosi persistenti nelle zone interdette comincerà ad avere effetto non appena la Convenzione entrerà in vigore, e cioè 12 mesi dalla data in cui non meno di dieci Paesi, di cui cinque con non meno di 500.000 tonnellate s. l. di petroliere, avranno depositato presso l'Organo centrale gli strumenti di ratifica o di adesione.

La zona uniforme di proibizione prevista per le petroliere è stata stabilita in 50 miglia dalle coste con talune eccezioni di aumento o di diminuzione. Nell'Adriatico, per esempio, a conclusione delle lunghe e laboriose trattative tra i Delegati italiani dottor Vitelli e Comandante Cavallini e i Delegati jugoslavi signor Predrag Nikolic e dottor Andrya Suc in sede di Sottocommissione « Zone », la zona d'interdizione si estenderà su di una distanza di 30 miglia per un periodo di tre anni dall'entrata in vigore della Convenzione e potrà in seguito essere portata a 50 miglia o mantenuta a 30 miglia di comune accordo tra l'Italia e la Jugoslavia.

Nel Mare del Nord, sarà di 100 miglia dalle coste dei paesi interessati, ad eccezione delle coste norvegesi lungo le quali la zona sarà di 50 miglia.

Nell'Atlantico si estenderà sino a 30° di longitudine Ovest al largo delle coste inglesi.

Lungo gran parte delle coste dell'Australia, avrà una profondità di 150 miglia.

Nella Convenzione e nei suoi allegati le zone sopraccennate sono descritte in dettaglio.

Per quanto riguarda le navi da carico secco, le zone di proibizione non cominceranno ad avere effetto contemporaneamente alle zone stabilite per le petroliere, ma solo dopo tre anni dall'entrata in vigore della Convenzione. Intanto, le navi da carico secco dovranno scaricare le acque inquinate di zavorra e le acque di lavaggio delle tanche il più lontano possibile da ogni costa. Per tali navi, le zone di proibizione sono state stabilite in generale in 50 miglia, ma in determinati mari potranno avere una maggiore o minore profondità. Nell'Adriatico, la zona sarà di 20 miglia per i primi tre anni e potrà successivamente essere mantenuta a 20 miglia o portata a 50 miglia di comune accordo tra l'Italia e la Jugoslavia. Nel Mare del Nord, la profondità sarà di 100 miglia per tutti i Paesi salvo per la Norvegia che avrà una zona di 50 miglia. Nell'Atlantico sarà di 100 miglia ad Ovest di ogni costa.

Naturalmente, la Convenzione prevede certe eccezioni particolarmente nei casi di scarico necessario per la sicurezza della nave o per evitare danni al carico, o per la salvaguardia della vita umana in mare, e nei casi di avarie o di altri analoghi accidenti.

Altra disposizione importante della Convenzione è che, dodici mesi al più tardi dalla data di entrata in vigore della Convenzione stessa, le navi dovranno essere munite di dispositivi atti ad evitare che avvengano perdite di fuel oil o olio Diesel pesante nelle sentine. Ciò permetterà alle navi di svuotare le sentine in maniera normale.

Importante è, altresì, la disposizione in base alla quale nei porti principali dovranno essere costruite adeguate attrezzature per raccogliere, senza causare ritardi anormali alle navi, i residui oleosi delle acque inquinate di zavorra e delle acque di lavaggio delle tanche.

A tal proposito, ciascun Governo contraente deciderà quali porti del suo territorio dovranno essere considerati porti principali, facendone notificare all'Organo centrale. Dato che le installazioni portuali non potranno essere messe in pratica prima di un certo periodo di tempo, è stato stabilito che la disposizione in questione comincerà ad avere effetto dopo tre anni dall'entrata in vigore della Convenzione.

Tutte le navi dovranno avere un registro degli idrocarburi, nella forma stabilita dalla Convenzione. Lo scopo è quello di annotare tutte le operazioni che possono provocare scarichi di idrocarburi a mare.

È previsto che le competenti Autorità nei porti dei Paesi contraenti ove le navi si trovino potranno ispezionare tale registro, o richiedere uno stralcio, nella maniera però più sollecita possibile in modo da evitare qualsiasi ritardo alle navi.

Nei casi di scarichi a mare d'idrocarburi, in violazione delle norme della Convenzione, dovrà essere il Paese cui la nave che ha commesso l'infrazione appartiene ad adottare a scarico della stessa le misure necessarie.

A tal proposito, sono state stabilite dettagliate norme sulle informazioni che i Paesi dovranno scambiarsi, sulle prove da fornire ecc.

Delle otto « Raccomandazioni » adottate dalla Conferenza, come sopra accennato, la più importante è la prima, cioè quella che prevede la eliminazione completa, al più presto possibile, d'ogni scarica di idrocarburi persistenti a mare.

Benchè non vi siano prove certe che il petrolio grezzo, il fuel-oil, l'olio Diesel pesante ed i lubrificanti persistano indefinitivamente sulla superficie del mare, tuttavia è stato accertato che vi rimangono per lunghi periodi di tempo e che possono essere sospinti dalle correnti a considerevoli distanze inquinando le acque costiere e le spiagge.

Rilevanti quantità di idrocarburi persistenti sono rigettati regolarmente a mare dalle petroliere quando effettuano il lavaggio della loro cisterne e quando eliminano le loro acque di zavorra inquinate. Anche le navi da carico secco, che utilizzano abitualmente le casse bunker per imbarcare acqua di zavorra, scaricano a mare acque inquinate.

Il solo metodo interamente efficace che finora si conosca per evitare l'inquinamento del mare dagli idrocarburi consiste nel proibire ogni scarica a mare di prodotti persistenti.

Riconosciuto che tale proibizione è per ora irrealizzabile, la Conferenza ha ritenuto di raccomandare vivamente ai Governi ed a tutti gli Organismi interessati di compiere tutti gli sforzi per creare le condizioni per arrivare all'applicazione di una interdizione totale vegliando

a che nei principali porti siano costruite le installazioni ricettive necessarie e che le navi siano munite di vasche di decantazione o separatori efficaci.

È stato convenuto, anzi, d'indire una nuova Conferenza sull'inquinamento fra tre anni per riesaminare il problema alla luce dell'esperienza acquisita in seguito all'applicazione della Convenzione e delle Raccomandazioni.

La Conferenza ha inoltre raccomandato di:

a) applicare i principi della Convenzione, nei limiti del ragionevole e del possibile, alle navi non sottomesse alla Convenzione;

b) favorire l'installazione di separatori efficienti a bordo delle navi;

c) mettere in servizio impianti ricettivi di residui di idrocarburi nei porti di riparazione di navi e nei porti di caricazione del petrolio;

d) preparare dei manuali sui mezzi d'evitare l'inquinamento delle acque di mare da idrocarburi per gli equipaggi delle navi ed il personale addetto alla caricazione di tali prodotti;

e) prendere delle misure transitorie in attesa dell'entrata in vigore della Convenzione. Lo scopo di questa raccomandazione è che i Governi facciano subito tutto il possibile per dare effetto ai principi generali della Convenzione;

f) istituire Comitati nazionali per studiare in tutti i Paesi i problemi dell'inquinamento da idrocarburi;

g) raccogliere e diffondere, tramite l'apposito Organo Centrale, informazioni d'ordine tecnico sull'inquinamento da idrocarburi.

In attesa dell'entrata in vigore dell'Organizzazione Consultiva Marittima Intergovernamentale (I.M.C.O.), prevista dalla Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948, le funzioni di Organo Centrale, ai termini della Convenzione sull'inquinamento, saranno provvisoriamente esercitate dal Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord.

La Delegazione italiana è stata tra le Delegazioni più attive della Conferenza ed ha contribuito notevolmente mantenendosi sempre aderente ai criteri concordati nelle riunioni tenutesi prima della partenza presso la Direzione Generale della Navigazione e del Traffico Marittimo, al raggiungimento delle conclusioni finali.

Tali conclusioni, in definitiva, non si discostano di molto dalle soluzioni previste in quelle riunioni e rappresentano un compromesso tra il programma massimo di divieti assoluti di scarico a mare di idrocarburi persistenti, di obbligatorietà di separatori e di installazione immediata di attrezzature portuali ricettive, voluto dalla Delegazione inglese, spalleggiata particolarmente dalle Delegazioni russa, tedesca, irlandese ed olandese, e la tesi sostenuta invece dalle Delegazioni Statunitense, norvegese, francese, italiana e greca per una soluzione graduale del problema sulla base soprattutto di zone d'interdizione.

*Estensione, entità e cause del fenomeno d'inquinamento lungo il litorale italiano.*

a) Zone litoranee lungo le quali il fenomeno dell'inquinamento si presenta con carattere di gravità e persistenza: Litorale di Savona, Genova, Bari, Ravenna e Venezia;

b) zone litoranee lungo le quali il fenomeno si presenta con carattere di persistenza ma non di gravità: Litorale di Livorno, Napoli, Torre del Greco, San Benedetto del Tronto, Trieste, Augusta e Porto Torres;

c) zone litoranee ove il fenomeno si presenta saltuariamente: Litorale di La Spezia, Viareggio, Anzio, Vibo Valentia, Crotone, Taranto, Ancona, Palermo, Catania, Siracusa, Olbia.

Per quanto riguarda le cause dell'inquinamento, esse devono attribuirsi in massima parte allo scarico a mare, in prossimità delle coste, dei residui oleosi contenuti nelle acque di lavaggio delle tanche delle navi petroliere — oltre poi allo scarico a mare dei residui oleosi contenuti nei doppi fondi e nelle sentine.

Che il fenomeno in questione sia dovuto principalmente allo scarico a mare delle acque di

lavaggio inquinate dalle navi cisterna sembra dimostrato dal fatto che le zone litoranee maggiormente colpite, corrispondono alle zone di più intenso traffico petrolifero.

Per la prevenzione dell'inquinamento, le Autorità marittime, finora, non hanno potuto far altro che emanare ordinanze vietanti lo scarico a mare di residui oleosi, di acque di lavaggio inquinate provenienti da tanche, sentine, doppi fondi ecc. ad una distanza dalla costa non inferiore, generalmente a 10 miglia. Zone più ampie di divieto di scarico sono state prescritte dalla Capitaneria di porto di Bari in 20 miglia dal porto, dalla Capitaneria di Venezia in 20 miglia dal litorale e dalla Capitaneria di porto di Trieste in 30 miglia dal porto. È evidente, però, che il problema dell'inquinamento, che si va sempre più aggravando lungo le coste italiane con l'intensificarsi dei traffici petroliferi, non può essere integralmente risolto, come non è stato finora risolto, con provvedimenti locali ma con provvedimenti di carattere generale.

Per lo studio di tali provvedimenti, è in corso di costituzione il Comitato nazionale previsto dalla citata Risoluzione n. 7 dell'Atto finale della Conferenza di Londra del maggio 1954.

Tenuto conto che detto Comitato nazionale dovrà affrontare e risolvere questioni giuridiche, amministrative, economiche e tecniche interessanti i settori portuali, armatoriali e petroliferi, ne saranno chiamati a far parte i rappresentanti dell'Amministrazione centrale della Marina Mercantile degli Enti portuali di Genova, Napoli e Venezia, di altri porti di maggior traffico petrolifero come, ad esempio, Livorno, Bari, Ravenna, Trieste, Augusta, dell'armamento nazionale sia libero che sovvenzionato dell'Ente nazionale idrocarburi e dell'Unione petrolifera italiana.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954.

## Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione indicata nell'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XV della Convenzione stessa.

## Art. 3.

Agli oneri derivanti dalla Convenzione indicati nell'articolo 1 si farà fronte con gli stanziamenti del capitolo 58 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1957-58 e corrispondenti degli esercizi successivi, fatta eccezione per quelle opere e servizi necessari nelle zone riservate al naviglio militare per i quali la relativa spesa farà carico alle dotazioni del capitolo 140 dello stato di previsione del Ministero della difesa per il detto esercizio 1957-58 e corrispondenti degli esercizi successivi.

ALLEGATO.

## CONVENTION INTERNATIONALE

POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES  
HYDROCARBURES, 1954

Les Gouvernements représentés à la Conférence Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures réunie à Londres du 26 avril au 12 mai 1954,

Désireux d'entreprendre une action commune pour prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures rejetés des navires, et considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention,

Ont désigné les Plénipotentiaires soussignés qui, ayant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont agréé les dispositions suivantes :

## Article I

(1) Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes (sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte) ont respectivement la signification ci-après, à savoir :

« Le Bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI;

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

« Huile Diesel lourde » signifie l'huile Diesel employée par les 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., D158/53, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

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

« Hydrocarbures » signifie pétrole brut, fuel-oil huile Diesel lourde ou huile de graissage.

(2) Aux fins de la présente Convention, les territoires relevant 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.

## Article II

La présente Convention s'appliquera aux navires de mer immatriculés dans l'un quelconque des territoires relevant d'un Gouvernement contractant, à l'exception :

- (i) des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service;
- (ii) des navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux;
- (iii) des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine pendant la durée de ce service;
- (iv) de tout navire navigant 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 du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation.

### Article III

(1) Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après, il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique, de rejeter à la mer, dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'Annexe A de la Convention pour les navires-citerne, les produits suivants :

- (a) hydrocarbures;
- (b) tout mélange contenant des hydrocarbures, de nature à souiller la surface de la mer.

Pour l'application de ce paragraphe, un mélange dont la teneur en hydrocarbure est inférieure à 100 parties d'hydrocarbure pour 1.000.000 de parties de mélange ne sera pas considéré comme de nature à souiller la surface de la mer.

(2) Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après, tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne, rejettera aussi loin de terre que faire se peut toutes eaux de nettoyage de soutes et toutes eaux de lest polluées par les hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention, le paragraphe (1) du présent Article relatif aux navires-citerne, s'appliquera également aux autres, étant entendu que :

(a) les zones d'interdiction applicables aux navires autres que les navires-citerne seront celles prévues à cet effet à l'Annexe A de la Convention;

(b) le rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque le navire aura pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations de réception prévues à l'article VIII ci-après.

(3) Toute contravention aux paragraphes (1) et (2) du présent article constituera une infraction punissable par la législation du territoire dans lequel le navire est immatriculé.

### Article IV

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

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

(b) au déversement 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 déversement;

(c) au rejet de dépôts :

(i) impossibles à pomper hors des citernes de cargaison des navires-citerne en raison de leur densité, ou

(ii) provenant de la purification ou de la clarification de combustible liquide ou d'huile de graissage,

pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que faire se peut.

(2) Mention des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites sera faite au registre des hydrocarbures tenu conformément à l'article IX.

#### Article V

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

(a) de tout mélange contenant des hydrocarbures, effectué pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire où le navire est immatriculé;

(b) après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autre hydrocarbure que de l'huile de graissage.

#### Article VI

Les pénalités que la législation d'un des territoires relevant d'un Gouvernement contractant imposera, en application de l'article III, pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de ses eaux territoriales ne devront pas être inférieures à celles que cette législation prévoira pour les mêmes infractions commises dans ses eaux territoriales.

#### Article VII

A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire où il est immatriculé, tout navire auquel la Convention s'applique devra être muni de dispositifs permettant d'éviter que les fuites de fuel-oil ou d'huile Diesel lourde ne parviennent dans les fonds de cale dont le contenu est déchargé à la mer sans être traité par un séparateur.

#### Article VIII

A l'expiration d'un délai de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention dans un territoire relevant d'un Gouvernement contractant, celui-ci s'assurera que tous ses ports principaux ont prévu des installations capables de recevoir, sans imposer à la navigation des délais anormaux, les résidus que les navires autres que les na-

vires-citerne, qui fréquentent ces ports, pourraient avoir à décharger après avoir épuré les eaux de nettoyage de leurs soutes ou leurs eaux de lest polluées, au moyen d'un séparateur, d'un réservoir de décantation ou par tout autre procédé. Chaque Gouvernement contractant décidera, au fur et à mesure des circonstances, quels ports de son territoire devront être considérés comme ports principaux au sens du présent article. Il en fera notification par écrit au Bureau en indiquant si les installations de réception nécessaires y sont disponibles.

#### Article IX

(1) Tout navire auquel la Convention s'applique tiendra, dans la forme définie à l'Annexe B de la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire. Les mentions prévues y seront portées. Chaque page, y compris toute déclaration faite en application du paragraphe (2) de l'article IV, en sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le Capitaine du navire. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dans lequel le navire est immatriculé, soit en français, soit en anglais.

(2) Les autorités compétentes de tout territoire relevant 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 de la présente Convention. Elles pourront en extraire des copies conformes et pourront 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.

#### Article X

(1) Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit, au Gouvernement contractant dont relève le territoire dans lequel un navire est immatriculé, 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 relevant du premier des Gouvernements mentionnées ci-dessus.

(2) Dès réception de l'exposé de 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 dans lequel le navire est immatriculé 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 le Bureau de leur résultats.

#### Article XI

Dans les matières relevant de la présente Convention aucune de ces dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout Gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

#### Article XII

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies :

(a) le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention ;

(b) tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

#### Article XIII

Tout différend entre les Gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour Internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

#### 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) Les Gouvernements pourront devenir partie à la Convention par :

- (i) signature sans réserve quant à l'acceptation,
- (ii) signature sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation, ou
- (iii) acceptation.

(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.

#### Article XV

(1) La présente Convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront

devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays ayant chacun au moins 500.000 tonneaux de jauge brute en navires-citerne.

(2) (a) La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe (1) du présent article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la Convention sans réserve d'acceptation ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les Gouvernements ayant accepté la Convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation.

(b) Le Bureau informera aussitôt que possible de la date d'entrée en vigueur tous les Gouvernements ayant signé ou accepté la Convention.

#### Article XVI

(1) A la requête de l'un d'eux, le Bureau communiquera pour examen à tous les Gouvernements contractants chaque proposition d'amendement à la présente Convention.

(2) Un amendement ainsi communiqué sera considéré comme ayant été accepté par tous les Gouvernements contractants à l'expiration d'une période de six mois suivant la date de la communication, sauf si l'un de ceux-ci a notifié, deux mois au moins avant l'expiration de cette période, qu'il n'accepte pas ledit amendement.

(3) (a) A la demande d'un tiers d'entre eux, une Conférence des Gouvernements contractants sera convoquée par le Bureau en vue d'examiner une proposition d'amendement;

(b) tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents à la Conférence sera communiqué par le Bureau à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(4) A l'expiration du délai d'un an suivant la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux autres Gouvernements contractants conformément au paragraphe précédent liera tous les Gouvernements qui, avant son entrée en vigueur, n'auront pas fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas cet amendement.

(5) Toutes les déclarations prévues au présent Article seront notifiées par écrit au Bureau qui en informera tous les Gouvernements contractants.

(6) Le Bureau fera connaître à tous les Gouvernements signataires ou contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

#### Article XVII

(1) La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur pour ce Gouvernement.

(2) La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au Bureau. Celui-ci fera connaître à tous les autres Gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

(3) Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

#### Article XVIII

(1) (a) Tout Gouvernement contractant pourra, lors de sa signature ou de son acceptation, ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite adressée au Bureau, que la présente Convention s'étende à un ou plusieurs des territoires dont les relations internationales relèvent de sa responsabilité;

(b) l'application de la présente Convention sera étendue aux territoires désignés dans cette notification à la date de réception de celle-ci ou à telle autre date qui y serait fixée.

(2) (a) Tout Gouvernement contractant qui aura, par déclaration prévue au paragraphe (1) du présent article, étendu la Convention à un ou plusieurs territoires, pourra à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans suivant la date à laquelle cette extension sera entrée en vigueur, déclarer par notification écrite au Bureau qu'elle cesse de s'appliquer à ce ou ces territoires, ou à l'un ou l'autre d'entre eux qu'il choisirait de désigner dans sa notification.

(b) La Convention cessera de s'appliquer aux territoires en question à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date de réception de la notification par le Bureau ou de toute autre période plus longue qui y serait fixée.

(3) Le Bureau informera tous les Gouvernements contractants qu'extension de la présente Convention a été faite à un territoire en vertu du paragraphe (1) du présent article. Il agira de même au cas où il serait mis fin à cette extension en vertu du paragraphe (2) du présent article. Il spécifiera dans les deux cas la date à partir de laquelle la Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

#### Article XIX

(1) En cas de guerre ou d'hostilités, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté, soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la Convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au Bureau.

(2) Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe (1) du présent article. Notification immédiate en sera faite au Bureau.

(2) Le Bureau portera à la connaissance de tous les Gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent article.

## Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Bureau en fera dépôt auprès du Secrétaire Général des Nations Unies pour enregistrement.

## Article XXI

Les fonctions assignées au Bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale et la prise en charge par elle des fonctions qui lui sont attribuées par la Convention signée à Genève le 6 mars 1948; par la suite, les fonctions du Bureau seront assumées par cette Organisation.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

FAIT à Londres, ce douzième jour de mai 1954, en anglais et en français, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé au Bureau et dont celui-ci donnera copies conformes à tous les Gouvernements Contractants.

*Pour le Gouvernement de l'Australie :*

*Pour le Gouvernement de la Belgique :*

Sous réserve d'acceptation

M. A. VAN BOECKEL

*Pour le Gouvernement du Brésil :*

*Pour le Gouvernement du Canada :*

ALAN CUMYN

Sous réserve de ratification

*Pour le Gouvernement de Ceylon :*

T. D. PERERA

Sous réserve d'acceptation

*Pour le Gouvernement du Chili :*

*Pour le Gouvernement du Danemark :*

Sous réserve d'acceptation

MOGENS BLACH

*Pour le Gouvernement de Finlande :*

Sous réserve d'acceptation

S. SUNDMAN

*Pour le Gouvernement de la République Française :*

Sous réserve de ratification

R. MASSIGLI

*Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne :*

Sous réserve d'acceptation

KARL SCHUBERT

*Pour le Gouvernement de la Grèce :*

Sous réserve d'acceptation

M. SAKARIS

KOSTAS LYRAS

*Pour le Gouvernement de l'Inde :*

*Pour le Gouvernement de l'Irlande :*

F. H. BOLAND

Sous réserve d'acceptation

*Pour le Gouvernement d'Israël :*

*Pour le Gouvernement de l'Italie :*

Sous réserve d'acceptation

GIULIO INGIANNI

*Pour le Gouvernement du Japon :*

Sous réserve d'acceptation

S. MATSUMOTO

*Pour le Gouvernement de Libéria :*

Sous réserve d'acceptation ou ratification du Président avec l'autorisation du Sénat

GEORGE B. STEVENSON

S. EDWARD PEAL

*Pour le Gouvernement du Mexique :*

G. LUDERS DE NEGRI

Sous réserve d'acceptation

*Pour le Gouvernement des Pays-Bas :*

A. H. HASSELMAN

Sous réserve de ratification

*Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :*

Sous réserve d'acceptation

F. H. CORNER

*Pour le Gouvernement du Nicaragua :*

*Pour le Gouvernement de la Norvège :*

Sous réserve d'acceptation

SIGURD STORHAUG

*Pour le Gouvernement du Panama :*

*Pour le Gouvernement de la Pologne :*

*Pour le Gouvernement du Portugal :*

*Pour le Gouvernement de l'Espagne :*

*Pour le Gouvernement de la Suède :*

Sous réserve d'acceptation

G. Böös

*Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :*

Y. MALIK

Sous réserve de ratification par le Présidium du Soviet Suprême  
de l'U.R.S.S.

Y. M.

*Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande  
du Nord :*

Sous réserve d'acceptation

GILMOUR JENKINS

PERCY FAULKNER

*Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :*

*Pour le Gouvernement du Venezuela :*

*Pour le Gouvernement de la Yougoslavie :*

Sous réserve d'acceptation

PREDRAG NICOLIĆ

## ANNEXE A

## ZONES D'INTERDICTION

(1) Sous réserve du paragraphe (3) de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires-citerne, seront les étendues de mer situées à moins de cinquante milles de terre, sauf exceptions ci-après :

*(a) Les Zones de l'Adriatique*

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 30 milles à partir de la terre, à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans, suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 20 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

*(b) La Zone de la Mer du Nord*

La zone d'interdiction de la Mer du Nord s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir des côtes des pays suivants :

Belgique

Danemark

Pays-Bas

République Fédérale d'Allemagne

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Cette zone ne s'étendra pas au-delà du point où se rejoignent la limite d'une zone de 100 milles au large de la côte Ouest du Jutland et celle de la zone de 50 milles au large de la côte norvégienne.

*(c) La Zone Atlantique*

La limite de cette zone commencera en un point situé sur le méridien de Greenwich à 100 milles au Nord-Nord-Est des îles Shetland; elle se dirigera vers le Nord en suivant le méridien de Greenwich jusqu'au 64<sup>ème</sup> degré de latitude Nord; de là vers l'Ouest en suivant le 64<sup>ème</sup> parallèle jusqu'au 10<sup>ème</sup> degré de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 60° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 54° 30' de latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 44° 20' latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'au point situé par 48° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; et de là vers l'Est en suivant le 48<sup>ème</sup> parallèle jusqu'au point d'intersection de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte française. Pour les

trajets effectués à l'intérieur de cette zone atlantique, telle qu'elle est définie ci-dessus, et lorsque les navires ont pour destination un port qui ne dispose pas d'installations adéquates pour la réception des déchets d'hydrocarbures, la limite de la zone d'interdiction atlantique sera toutefois reportée à 100 milles de terre.

(d) *La Zone Australienne*

La zone australienne s'étendra sur une largeur de 150 milles à partir des côtes d'Australie à l'exception de la partie des côtes Nord et Ouest du Continent australien comprise entre le point situé en face de l'île de Jeudi et le point de la côte Ouest situé à 20° de latitude Sud.

(2) Sous réserve des dispositions du paragraphe (3) de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires autres que les navires citerne, seront constituées par toutes les étendues de la mer situées à moins de 50 milles de terre, sauf exceptions ci-après :

(a) *Les Zones de l'Adriatique*

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 20 milles à partir de la terre à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 30 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront la notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

(b) *Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique*

Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique s'étendront sur une distance de 100 milles à partir des côtes des pays suivants :

Belgique

Danemark

Irlande

Pays-Bas

République Fédérale d'Allemagne

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

mais elles ne s'étendront pas au delà du point d'intersection de la limite de la zone de 100 milles au large de la côte occidentale du Jutland et de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte de la Norvège.

(3) (a) Tout Gouvernement contractant pourra proposer

(i) la réduction de toute zone au large de la côte d'un quelconque de ces territoires ;

(ii) l'extension de toute zone jusqu'à une largeur maximum de 100 milles à partir d'une des dites côtes, en faisant une déclaration à cet effet. La réduction ou l'extension en-

---

---

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

---

---

trera en vigueur à l'expiration d'une période de six mois après la déclaration, à moins que d'un quelconque des Gouvernements contractants ne fasse, deux mois au moins avant l'expiration de ladite période, une déclaration stipulant que ses intérêts sont affectés, soit en raison de la proximité de ses côtes, soit en raison de l'activité de ses navires marchands dans les parages en question, et qu'il n'accepte par la réduction ou l'extension, suivant le cas.

(b) Toute déclaration prévue par ce paragraphe sera notifiée par écrit au Bureau qui avisera tous les Gouvernements contractants de la réception de celle-ci.

## ANNEX B

## REGISTRE DES HYDROCARBURES

## I. — NAVIRES-CITERNE

## DATE D'INSCRIPTION

- (a) *Lestage et rejet des eaux de lest des citernes de cargaison*
1. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) .....
  2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s) .....
  3. Date et lieu des opérations de lestage .....
  4. Date et heure du rejet de l'eau de lest .....
  5. Emplacement ou position du navire .....
  6. Quantité approximative d'eau polluée transférée dans la (les) citerne(s) de décantation .....
  7. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation .....
- (b) *Nettoyage des citernes de cargaison*
8. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) .....
  9. Type d'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s) .....
  10. Numéro d'ordre de la (des) caisse(s) de décantation dans laquelle (lesquelles) les eaux de nettoyage ont été transférées .....
  11. Dates et heures du nettoyage .....
- (c) *Dépôt dans la (les) citerne(s) et rejet de l'eau*
12. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation .....
  13. Durée du dépôt (en heures) .....
  14. Date et heure du rejet de l'eau .....
  15. Emplacement ou position du navire .....
  16. Quantité approximative de résidus .....
- (d) *Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des citernes de décantation et d'autres origines*
17. Date et procédé du rejet .....
  18. Emplacement ou position du navire .....
  19. Origines et quantités approximatives .....

Signature de l'Officier ou des  
 Officiers responsables des opérations en question  
 Signature du Capitaine du navire

## LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## II. AUTRES NAVIRES

## DATE D'INSCRIPTION

(a) *Lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes à combustible*

- |   |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|
| 1. Numéro d'ordre de la (les) soute(s)                                      | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la soute (les soutes) | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 3. Date et lieu du lestage  | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4. Date et heure du rejet des eaux de lest ou de nettoyage                  | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 5. Emplacement ou position du navire  | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 6. Le cas échéant, durée d'utilisation du séparateur                        | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 7. Déchargement des résidus d'hydrocarbure conservés à bord                 | ..... | ..... | ..... | ..... |

(b) *Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des soutes à combustible et d'autres origines*

- |  |       |       |       |       |
|--|-------|-------|-------|-------|
| 8. Date du rejet et moyens utilisés      | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 9. Emplacement ou position du navire     | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 10. Origines et quantités approximatives | ..... | ..... | ..... | ..... |

Signature de l'Officier ou des  
Officiers responsables des opérations en question  
.....  
Signature du Capitaine du navire

## III. S'APPLIQUE A TOUS LES NAVIRES

## DATE D'INSCRIPTION

*Rejet ou déversement accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures*

- |   |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|
| 1. Date et heure du rejet ou du déversement                     | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 2. Emplacement ou position du navire                            | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 3. Quantité approximative et nature de l'hydrocarbure           | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4. Circonstances du rejet du déversement et remarques générales | ..... | ..... | ..... | ..... |

Signature de l'Officier ou des  
Officiers responsables des opérations en question  
.....  
Signature du Capitaine du navire