

Transports
CanadaTransport
Canada

Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers

Autorité responsable Le Directeur, Exploitation et programmes environnementaux, est responsable du présent document, y compris de toute modification, correction ou mise à jour s'y rapportant.	Approbation <hr/> <p>Directeur, Exploitation et programmes environnementaux</p> Signé le :
---	---

Émis le : 6 juillet 1993**Dernière révision : novembre 2004****Révisé le : 1^{er} janvier 2003, 5 avril 2005****Prochaine révision : novembre 2006**

RENSEIGNEMENTS DE RÉFÉRENCE

RENSEIGNEMENTS DE RÉFÉRENCE			
Titre	Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers		
TP n°	11710 F	Édition	31 octobre 2005
N° de catalogue		ISBN/ISSN	
Auteur	Protection de l'environnement (AMSEE) Tour C, Place de Ville 330 rue Sparks, 11 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	(613) 991-3170
		Télécopieur	(613) 993-8196
		Courrier électronique	SecuriteMaritime@tc.gc.ca
		Adresse URL	http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime

FICHE DES RÉVISIONS

Dernière révision	Novembre 2004			
Prochaine révision	Novembre 2006			
N° de la révision	Date d'émission	Pages modifiées	Auteur(s)	Brève description de la modification
1	1 ^{er} janvier 2003	Modification des articles 2, 3, 6, 7, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21; ajout de l'article 27		Les exigences ont été révisées en vue d'inclure les modifications relatives à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL.
2	5 avril 2005	Modification des articles 2, 10, 15, 16, 17, 19, 20 et 27		Les exigences ont été révisées en vue d'inclure les modifications relatives à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL et d'ajouter la nouvelle règle 13H qui prévoit d'accélérer davantage l'élimination progressive des navires-citernes à coque simple, d'interdire le transport d'hydrocarbures lourds à bord de navires-citernes à coque simple et d'étendre l'application du Système d'évaluation de l'état du navire conformément aux résolutions MEPC.111(50) et MEPC.112(50).

Avertissements et avis importants

Also available in English.

© Minister of Public Works and Government Services Canada, 2000

All rights reserved. Unless otherwise stated, information in this publication may be reproduced freely, provided that Transport Canada, Marine Safety is credited as the source.

© Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada 2000

Tous droits réservés. Sauf avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne Transports Canada, Sécurité maritime comme source.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

- Article 1 -Titre abrégé
Article 2 -Définitions

PARTIE I - GÉNÉRALITÉS

- Article 3 - Application
Article 4 - Responsabilité
Article 5 - Équivalents

PARTIE II - EXIGENCES DE CONSTRUCTION APPLICABLES AUX COQUES DOUBLES DES PÉTROLIERS NEUFS

- Articles 6 et 7 - Application
Article 8 - Dimensions des espaces de protection
Article 9 - Autres solutions pour les espaces de double-fond
Article 10 - Autres méthodes de conception
Article 11 - Hypothèses concernant les déchirures du fond
Article 12 - Situation de la cargaison par rapport à la cloison d'abordage
Article 13 - Points généraux de sécurité
Article 14 - Limites de dimension et de configuration des citernes de cargaison
- Figure 1 - Limites des citernes de cargaison pour l'application de l'article 8
Figure 2 - Limites des citernes de cargaison à la courbe de bouchain applicables aux pétroliers de moins de 5 000 tonnes de port en lourd
Figure 3 - Limites des citernes de cargaison applicables aux pétroliers qui adoptent d'autres solutions pour les espaces de double-fond (article 9)

PARTIE III - EXIGENCES INTERNATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS DE 5 000 tonnes DE PORT EN LOURD ET PLUS ET DE 600 tonnes DE PORT EN LOURD ET PLUS TRANSPORTANT DES CARGAISONS D'HYDROCARBURES LOURDS

- Article 15 - Application
Article 16 - Inspection
Articles 17, 18 et 19 - Exigences applicables aux pétroliers des catégories 1, 2 et 3
Article 20 - Prévention de la pollution par les hydrocarbures des pétroliers transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds

PARTIE IV - EXIGENCES NATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS

- Articles 21 et 22 - Application
Article 23 - Exigences de construction applicables aux pétroliers existants de moins de 5 000 tonneaux de jauge brute
Article 24 - Calendrier d'application des exigences de la partie II aux pétroliers existants de 5 000 tonneaux de jauge brute et plus
Article 25 - Délais applicables aux pétroliers existants pour satisfaire aux exigences de la partie II
Article 26 - Côtés doubles et doubles-fonds au droit des citernes de cargaison
Article 27 - Inspection

PRÉAMBULE

Reconnaissant le besoin de modifier les exigences de conception et de construction des pétroliers afin d'empêcher une pollution accidentelle par des hydrocarbures lors d'abordage ou d'échouement, Transports Canada a adopté en 1993 des normes de construction applicables aux pétroliers immatriculés au Canada et non immatriculés au Canada, qu'ils soient neufs ou existants, quand ceux-ci naviguent dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada.

Ces normes sont basées sur deux sources :

- dans le cas des pétroliers neufs et des pétroliers de grandes dimensions existants, la Convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires de l'Organisation maritime internationale (OMI) (MARPOL 73/78), plus précisément les règles 13F, 13G et 13H de l'annexe I de MARPOL 73/78;

- dans le cas des pétroliers existants de petites dimensions, la *Oil Pollution Act de 1990 des États-Unis (OPA 90)*, en particulier la dernière version de la règle provisoire de la Garde côtière des États-Unis portant sur les normes applicables à la coque double des navires transportant des hydrocarbures en vrac, publiée le 12 août 1992.

En 1995, on a modifié le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* afin d'incorporer les présentes normes par renvoi à l'article 14.2 du Règlement qui stipule désormais que « tout pétrolier effectuant des voyages dans les eaux de compétence canadienne doit être conforme aux Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers (TP 11710), sauf les articles 3 et 5 ainsi que les sous-alinéas 24a)(i), b)(i) et c)(i) de celles-ci, publiées par la Garde côtière canadienne le 6 juillet 1993, avec leurs modifications successives ».

À la suite du naufrage de l'ERIKA survenu en 1999 au large des côtes françaises, on a modifié la règle 13G de l'annexe I de MARPOL par le biais de la résolution MEPC.95(46) afin d'harmoniser les exigences internationales avec celles de l'OPA 90, d'accélérer le retrait progressif des petits pétroliers et d'éliminer les pétroliers à coque simple d'ici 2015. Suite au déversement causé par le naufrage du PRESTIGE en 2002, d'autres modifications ont été apportées à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL et une nouvelle règle 13H a été ajoutée. Ces modifications prévoient d'accélérer davantage l'élimination des navires-citernes à coque simple, d'interdire le transport des hydrocarbures lourds par les navires-citernes à coque simple et d'étendre l'application du Système d'évaluation de l'état du navire. Ces modifications sont contenues dans les résolutions MEPC.111(50) et MEPC.112(50).

Les États-Unis ont indiqué qu'ils continueront d'appliquer l'OPA 90, c'est à dire qu'ils n'appliqueront pas la modification à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL.

Ces normes ont été modifiées afin d'inclure l'application des nouvelles dispositions de l'annexe I aux pétroliers existants; étant donné que les États-Unis appliqueront l'OPA 90 et que les nouvelles dispositions y sont très semblables, les normes continueront d'inclure les prescriptions de l'OPA 90 dans certains cas.

Les prescriptions de l'OPA 90 concernant l'élimination progressive continueront d'être appliquées aux pétroliers existants suivants :

- pétroliers canadiens de commerce intérieur ou exploités seulement aux États-Unis;
- pétroliers américains exploités seulement au Canada ou en transit dans les eaux de compétence canadienne;
- pétroliers canadiens de moins de 5 000 tonnes de port en lourd sauf pétroliers de commerce international de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds;
- pétroliers non immatriculés au Canada effectuant du cabotage;
- pétroliers de commerce international non immatriculés au Canada de moins de 5 000 tonnes de port en lourd faisant escale dans des ports canadiens sauf pétroliers de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds.

Les dispositions de l'annexe I de MARPOL concernant l'élimination progressive seront appliquées à d'autres pétroliers existants :

- pétroliers canadiens de plus de 5 000 tonnes de port en lourd devant détenir un certificat international;
- pétroliers non immatriculés au Canada de commerce international de plus de 5 000 tonnes de port en lourd en eaux de compétence canadienne

- pétroliers de commerce international de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds.

L'article 6 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* indique que les pétroliers non immatriculés au Canada doivent détenir un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les pétroliers canadiens doivent posséder l'un des documents suivants : un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures, s'ils effectuent des voyages exclusivement dans les eaux de compétence canadienne; un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, s'ils n'effectuent pas des voyages exclusivement dans les eaux de compétence canadienne. Dans bien des cas, les pétroliers canadiens détiennent les deux certificats. Le certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures tiendra compte des dates d'élimination progressive de l'*OPA 90*, tandis que le certificat international émis aux pétroliers canadiens sera basé sur les dates d'élimination progressive de l'annexe I de MARPOL. Les exploitants de navire auront le droit de changer la vocation d'un pétrolier afin de profiter d'une date d'élimination progressive différée sous le régime de l'*OPA 90* ou du MARPOL; cependant, les pétroliers devront satisfaire à toutes les autres exigences qui s'appliquent. Par exemple, un pétrolier canadien de commerce intérieur détenant un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures devra satisfaire à toutes les exigences applicables à un pétrolier non immatriculés au Canada avant de recevoir un certificat international.

La version 1993 du document modifié entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003 doit être employée jusqu'au 5 avril 2005, date à laquelle la version modifiée le 5 avril 2005 entrera en vigueur. Abstraction faite des dispositions des présentes normes, tout pétrolier dont la date d'élimination progressive est antérieure au 5 avril 2005 en vertu de la partie III des présentes normes doit employer cette date aux fins de la présente partie.

NORMES APPLICABLES À LA CONSTRUCTION DES COQUES DOUBLES DES PÉTROLIERS

Titre abrégé

1. Normes de construction des coques doubles des pétroliers.

Définitions

2. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes normes :

« administration » Dans le cas de navires non immatriculés au Canada, désigne le gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire et les organisations non gouvernementales autorisées à agir pour son compte. (*Administration*)

« annexe I » annexe I de la Convention sur la pollution. (*Annex I*)

« Bureau » Le Bureau d'inspection des navires à vapeur. (*Board*)

« citerne » Espace clos formé par la structure permanente d'un navire et conçu pour le transport de liquides en vrac. (*tank*)

« citerne latérale » Toute citerne adjacente au bordé de muraille. (*wing tank*)

« combustible liquide » Tout hydrocarbure utilisé comme combustible dans les machines de propulsion et les machines auxiliaires du navire dans lequel il est transporté. (*oil fuel*)

« Convention sur la pollution » La *Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires* signée à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 s'y rapportant signé à Londres le 17 février 1978 et tout modificatif éventuel au Protocole I, les annexes ou les appendices à cette convention (MARPOL 73/78). (*Pollution Convention*)

« eaux canadiennes » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*Canadian waters*)

« fuel-oil » Désigne les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou les mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme combustible pour la production de chaleur ou d'électricité, d'une qualité équivalant à la spécification jugée acceptable par l'Organisation. Se reporter à la spécification concernant le fuel-oil n° 4 (désignation D396) ou les fuel-oils plus lourds de l'*American Society for Testing and Materials*. (*fuel oil*)

« gazole lourd » Désigne les carburants diesel, autres que les distillats dont plus de 50 % en volume se distillent à une température ne dépassant pas 340 °C mesuré selon une méthode jugée acceptable par l'Organisation. Se reporter à la méthode d'essai normalisée (désignation D86) de l'*American Society for Testing and Materials*. (*heavy diesel oil*)

« hydrocarbures » S'entend au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*oil*)

« jauge brute » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*gross tonnage*)

« largeur (B) » Désigne la largeur maximale du navire (ou maître-bau), mesurée à mi-longueur hors membrures si le bordé est en métal ou hors tout si le bordé est en tout autre matériau. [*breadth (B)*]

« lest séparé » Eau de lestage introduite dans une citerne qui est complètement séparée de la cargaison d'hydrocarbures et de l'installation de combustible et affectée en permanence au transport soit de lest soit de lest ou de cargaisons autres que des hydrocarbures ou des substances nocives diversement désignées dans les annexes à la présente Convention sur la pollution. (*segregated ballast*)

« Loi » La *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« longueur (*L*) » Désigne la plus grande des valeurs suivantes : 96 pour 100 de la longueur totale à la ligne d'eau située à 85 pour 100 du plus petit creux sur quille mesuré depuis la quille ou distance comprise entre le côté avant de l'étrave et l'axe de la mèche de gouvernail à cette même ligne d'eau; dans le cas des navires à quille inclinée, la ligne d'eau à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la ligne de flottaison prévue. [*length (L)*]

« L_t » Distance, en mètres, entre les extrémités avant et arrière des citernes de cargaison. (*L_t*)

« OMI » Organisation maritime internationale. (*IMO*)

« pétrole brut » Tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant naturellement dans la terre, qu'il soit traité ou non pour être rendu propre au transport, y compris :

- a) le pétrole brut dont certaines fractions de distillation ont pu être retirées;
- b) le pétrole brut auquel certaines fractions de distillation ont pu être ajoutées. (*crude oil*)

« pétrole lourd » Tout hydrocarbure qui correspond à l'une des descriptions suivantes :

- a) pétroles bruts ayant à 15 °C une densité supérieure à 900 kg/m³;
- b) fuels ayant l'une des caractéristiques suivantes : à 15 °C, une densité supérieure à 900 kg/m³ ou, à 50 °C, une viscosité cinématique supérieure à 180 mm²/s;
- c) le bitume, le goudron et leurs émulsions. (*heavy grade oil*)

« pétrolier » Navire auto-propulsé principalement construit ou adapté pour transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces de chargement. Sont inclus dans la définition les transporteurs de vrac mixte et les transporteurs de produits chimiques qui transportent une cargaison d'hydrocarbures en vrac. (*oil tanker*)

« pétrolier de catégorie 1 » Transporteur de pétrole de 20 000 tonnes et plus de port en lourd transportant du pétrole brut, du fuel-oil, du gazole lourd ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou transporteur de pétrole de 30 000 tonnes et plus de port en lourd transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs, tels que définis au paragraphe 26 de la règle 1 de l'annexe I. (*Category 1 oil tanker*)

« pétrolier de catégorie 2 » Transporteur de pétrole de 20 000 tonnes et plus de port en lourd transportant du pétrole brut, du fuel-oil, du gazole lourd ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou transporteur de pétrole de 30 000 tonnes et plus de port en lourd transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs, tels que définis au paragraphe 26 de la règle 1 de l'annexe I. (*Category 2 oil tanker*)

« pétrolier de catégorie 3 » Transporteur de pétrole de 5 000 tonnes et plus de port en lourd, mais inférieur aux ports en lourd spécifiés pour les pétroliers des catégories 1 et 2.

« pétrolier existant visé par la norme sur la construction des coques doubles » Pétrolier autre qu'un pétrolier neuf visé par la norme sur la construction des coques doubles. (*existing oil tanker for the purposes of double hulling*)

« pétrolier neuf, tel que défini dans le paragraphe 26 de la règle 1 de l'annexe I » Pétrolier qui remplit l'une des conditions suivantes :

- a) contrat de construction conclu après le 1^{er} juin 1979;
- b) en l'absence de contrat de construction, mise en chantier (ou stade de construction équivalent) après le 1^{er} janvier 1980;
- c) livraison après le 1^{er} juin 1982;

d) transformation importante remplissant l'une des conditions suivantes :

- (i) contrat conclu après le 1^{er} juin 1979;
- (ii) en l'absence de contrat, début des travaux après le 1^{er} janvier 1980;
- (iii) achèvement après le 1^{er} juin 1982. (*new oil tanker as defined in regulation 1(26) of Annex I*)

«pétrolier neuf visé par la norme sur la construction des coques doubles» Pétrolier qui remplit l'une des conditions suivantes :

- a) contrat de construction conclu le ou après le 6 juillet 1993;
- b) en l'absence de contrat de construction, mise en chantier (ou stade de construction équivalent) le ou après le 6 janvier 1994;
- c) livraison le ou après le 6 juillet 1996;

d) transformation importante remplissant l'une des conditions suivantes :

- (i) contrat conclu le ou après le 6 juillet 1993;
- (ii) en l'absence de contrat, début des travaux le ou après le 6 janvier 1994;
- (iii) achèvement le ou après le 6 juillet 1996. (*new oil tanker for the purposes of double hulling*)

« poids léger » Déplacement d'un navire exprimé en tonnes sans cargaison, combustible, huile de graissage, eau de lestage, eau douce et eau d'alimentation dans les caisses, provisions consommables, passagers, équipage et leurs effets. (*lightweight*)

« port en lourd » Différence exprimée en tonnes entre le déplacement d'un navire à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été attribué et le poids léger du navire. [*deadweight (DWT)*]

« transformation importante » Transformation d'un navire existant, en fonction des présentes Normes et du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*,

- a) qui modifie substantiellement les dimensions ou la capacité de transport du navire, à l'exception d'une transformation qui comprend seulement l'installation de ballasts séparés, de citernes à ballast propres spécialisées, d'un système de lavage au pétrole brut, de côtés doubles, d'un double fond, d'une double coque ou d'arrangements approuvés au lieu d'une double coque;
- b) qui change le type du navire;
- c) dont le but, de l'avis du Bureau, consiste substantiellement à prolonger la vie du navire;
- d) qui modifie le navire au point que, si c'était un navire neuf, il serait touché par des dispositions de la présente Convention sur la pollution qui ne le concernent pas en tant que navire existant. (*major conversion*)

« transporteur de pétrole brut » Pétrolier utilisé pour le transport de pétrole brut. (*crude oil tanker*)

« transporteur de produits raffinés » Pétrolier utilisé pour le transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut. (*product carrier*)

« transporteur de vrac mixte » Navire conçu pour transporter soit du pétrole, soit des marchandises solides en vrac. (*combination carrier*)

« zone de pêche » Zone de pêche constituée en vertu de l'article 16 de la *Loi sur les océans*. (*fishing zone*)

(2) Sauf s'ils sont expressément définis au paragraphe 2 1), les autres termes utilisés dans les présentes normes ont le même sens que dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

PARTIE I
GÉNÉRALITÉS

Application

3. (1) Les présentes normes s'appliquent :

- a) aux pétroliers immatriculés au Canada;
- b) aux pétroliers immatriculés dans un autre pays que le Canada lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada constituées en vertu de la *Loi sur les océans*.

(2) Les présentes normes ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires auxiliaires ni aux navires divers dont un État est le propriétaire ou l'armateur et qui assurent un service non commercial au bénéfice d'une administration publique.

Responsabilité

4. Le propriétaire et l'armateur d'un pétrolier doivent s'assurer que le navire satisfait à toutes les dispositions applicables des présentes normes, en plus de satisfaire aux règlements applicables en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Équivalents

5. (1) Sous réserve du paragraphe 2), lorsque les présentes normes exigent qu'un accessoire, un matériau, un appareil ou un objet d'un genre précisé ou non soit installé ou emporté à bord d'un pétrolier, qu'une disposition soit prise ou qu'une méthode ou un arrangement soit respecté, le Bureau a toute latitude pour autoriser l'installation ou l'emport d'un accessoire, d'un matériau, d'un appareil ou d'un objet de genre précisé ou non différent ou l'adoption d'une disposition, d'une méthode ou d'un arrangement différent s'il est convaincu par des essais ou autrement que l'accessoire, le matériau, l'appareil ou l'objet de genre précisé ou non ou que la disposition, la méthode ou l'arrangement est au moins aussi efficace que celui que les présentes normes exigent.

(2) Le Bureau peut à tout moment retirer l'autorisation d'utiliser un certain arrangement équivalent s'il détermine que l'arrangement n'est pas satisfaisant.

PARTIE II

EXIGENCES DE CONSTRUCTION APPLICABLES AUX COQUES DOUBLES DES PÉTROLIERS NEUFS

Application

6. Les exigences de la présente partie s'appliquent aux pétroliers neufs visés par la norme sur la construction des coques doubles.

7. À moins d'être touché par les dispositions de l'article 9 ou 10, tout pétrolier neuf visé par la norme sur la construction des coques doubles doit satisfaire aux exigences de l'article 8. Il doit de plus, s'il y a lieu, satisfaire aux exigences de l'article 11.

Dimensions des espaces de protection

8. (1) Les citernes de cargaison doivent être protégées sur toute leur longueur, de la manière suivante, par des ballasts ou des espaces autres que des citernes de cargaison et des soutes à combustible comme suit :

Citernes ou espaces latéraux

a) les citernes ou les espaces latéraux doivent s'étendre soit sur toute la hauteur du côté du navire, soit du plafond de double-fond au pont le plus haut, l'arrondi éventuel du plat-bord étant exclu, et être disposés de manière à être séparés de la surface intérieure du bordé de muraille par un intervalle mesuré perpendiculairement au bordé (figure 1) qui soit, en tout point, au moins égal à la valeur w déterminée comme suit :

- (i) navires de 5 000 tonnes et plus de port en lourd

$$w = 0,5 + \frac{\text{port en lourd}}{20\,000} (\text{m}),$$

la valeur maximale de w étant de 2 m et sa valeur minimale de 1 m;

- (ii) navires de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

$$w = 0,4 + \frac{2,4 \text{ port en lourd}}{20\,000} (\text{m}),$$

la valeur minimale de w étant de 0,76 m;

Citernes ou espaces à double-fond

b) en tout point, la profondeur de chaque compartiment de double-fond doit être telle que la distance entre le fond des citernes de cargaison et la surface intérieure du bordé de fond, mesurée perpendiculairement au bordé (figure 1), soit au moins égale à la valeur h déterminée comme suit :

- i) navires de 5 000 tonnes et plus de port en lourd

$$h = B/15 \text{ (m)},$$

la valeur maximale de h étant de 2 m et sa valeur minimale de 1 m,

- ii) navires de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

$$h = B/15 \text{ (m)},$$

la valeur minimale de h étant de 0,76 m;

c) à la courbe du bouchain ou aux endroits sans courbe de bouchain nettement définie, quand les distances h et w sont différentes,

- i) dans le cas des navires de 5 000 tonnes et plus de port en lourd, w a la préférence à partir de $1,5 h$ au-dessus de la ligne de référence (figure 1),
- ii) dans le cas des navires de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, le fond des citernes de cargaison doit être situé, en tout point, à une hauteur au moins égale à h au-dessus du fond plat à mi-longueur (figure 2) et, au-dessus de cette hauteur, à une distance au moins égale à w de la surface intérieure du bordé de muraille (figure 2).

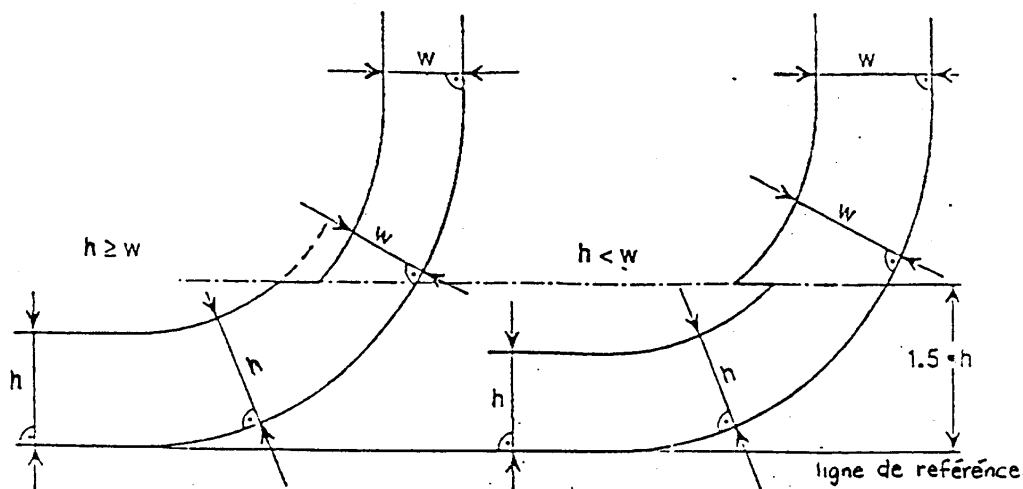


Figure 1 Limites des citernes de cargaison pour l'application de l'article 8

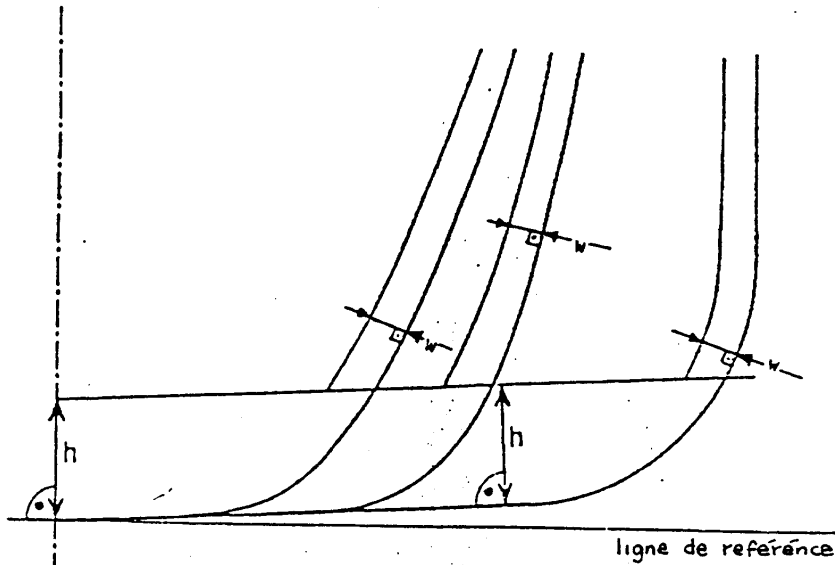


Figure 2 Limites des citernes de cargaison à la courbe de bouchain applicables aux pétroliers de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

(2) Dans le cas des transporteurs de pétrole brut et de produits raffinés de 20 000 et de 30 000 tonnes et plus de port en lourd respectivement, la capacité d'ensemble des citernes latérales, des citernes de double-fond et des coquerons avant et arrière doit être au moins égale à la capacité des ballasts séparés nécessaire pour satisfaire aux exigences de la règle 13 de l'annexe I de la Convention sur la pollution. En outre, les citernes ou les espaces latéraux et les citernes de double-fond comptés pour satisfaire aux exigences de la règle 13 doivent être répartis aussi uniformément que possible sur toute la longueur des citernes de cargaison. Des ballasts séparés peuvent être ajoutés n'importe où pour réduire la flexion de la coque, pour le réglage de l'assiette, etc.

(3) Les cuvettes d'aspiration des citernes de cargaison peuvent faire saillie dans le double-fond, au-dessous de la limite définie par la distance h , à condition qu'elles soient aussi petites que possible et que la distance entre leur fond et le bordé de fond soit au moins égale à $0,5 h$.

(4) Les tuyautages de ballast et les tuyaux divers de sonde, de mise à l'air libre, etc., ne doivent pas traverser les citernes de cargaison. Réciproquement, les tuyautages de cargaison et ceux menant aux citernes de cargaison ne doivent pas traverser les ballasts, mais des dispenses peuvent être accordées pour des petites longueurs, à condition que les tuyaux soient complètement soudés ou l'équivalent.

Autres solutions pour les espaces de double-fond

9. (1) Il est possible de se passer des citernes ou des espaces de double-fond exigés par le paragraphe 8 1)b), à condition que le navire soit conçu de sorte que la pression de la cargaison et des vapeurs sur le bordé de fond, seul écran entre la cargaison et la mer, ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure exprimée par la formule suivante :

$$c \times h_c \times \rho_c \times g + \Delta p \leq T_n \times \rho_m \times g$$

avec :

$h_c =$ hauteur de la cargaison en contact avec le bordé de fond (mètres)

- ρ_c = masse volumique maximale de la cargaison (tonnes par mètre cube, t/m^3)
- T_n = tirant d'eau de service minimal dans une condition de chargement donnée (mètres)
- ρ_m = masse volumique de l'eau de mer (tonnes par mètre cube, t/m^3)
- Δp = pression de consigne maximale de la soupape de pression ou de vide prévue pour la citerne de cargaison (kilopascals, kPa)
- c = coefficient de sécurité = 1,1
- g = accélération type de la pesanteur (9,81 mètres par seconde au carré, m/s^2) .

(2) Tout cloisonnement horizontal nécessaire pour satisfaire aux exigences ci-dessus doit être situé à une hauteur au moins égale à $B/6$, avec un maximum de 6 m, mais au plus égale à $0,6 C$ au-dessus de la ligne de référence, C étant le creux sur quille à mi-longueur.

(3) Les citernes ou les espaces latéraux doivent être situés comme le définit le paragraphe 8 1)a). Toutefois, à moins de $1,5 h$ au-dessus de la ligne de référence, h ayant la valeur définie au paragraphe 8 1)b), la limite des citernes de cargaison peut descendre verticalement jusqu'au bordé de fond (figure 3).

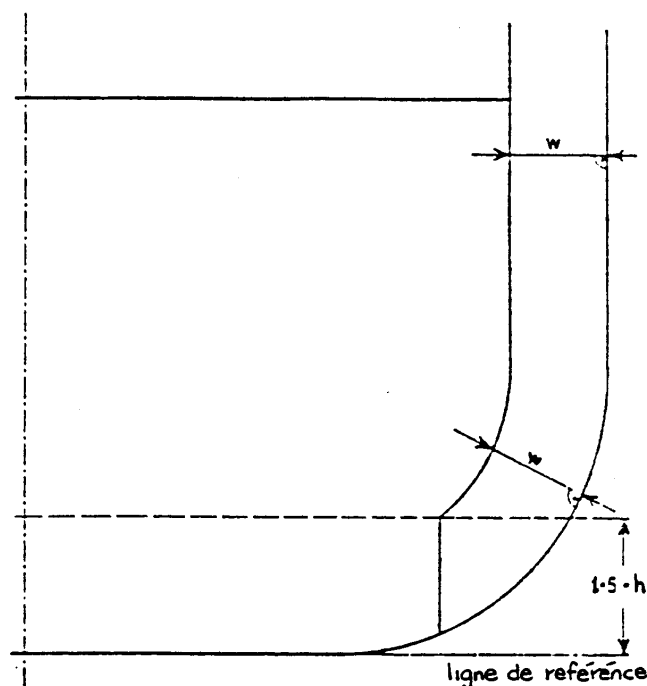


Figure 3 Limites des citernes de cargaison applicables aux pétroliers qui adoptent d'autres solutions pour les espaces de double-fond (article 9)

Autres méthodes de conception

10. Le Bureau peut accepter que d'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers soient substituées aux exigences de l'article 10, à condition que ces méthodes procurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures, advenant un abordage ou un échouement, et que leur principe soit approuvé par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale suivant les directives préparées par l'Organisation (résolution MEPC.110(49) qui peut être modifiée à l'occasion).

Hypothèses concernant les déchirures du fond

11. Dans le cas des pétroliers de 20 000 tonnes de port en lourd et plus, les hypothèses d'avarie figurant au paragraphe 2) b) de la règle 25 de l'annexe I de la Convention sur la pollution doivent être complétées par les hypothèses suivantes :

- a) l'étendue longitudinale de la déchirure du fond est
 - (i) dans le cas des navires de 75 000 tonnes de port en lourd et plus, de $0,6 L$ à partir de la perpendiculaire avant,
 - (ii) dans le cas des navires de moins de 75 000 tonnes de port en lourd, de $0,4 L$ à partir de la perpendiculaire avant;
- b) l'étendue transversale est de $B/3$ en tout point du fond;
- c) l'étendue verticale inclut uniquement une brèche de la coque extérieure.

Situation de la cargaison par rapport à la cloison d'abordage

12. Aucun hydrocarbure ne doit être transporté dans un espace qui s'étend en avant d'une cloison d'abordage située conformément au règlement II-1/11 de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* modifiée. En outre, un pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir une telle cloison d'abordage ne doit pas transporter d'hydrocarbures dans un espace s'étendant en avant du plan transversal perpendiculaire à l'axe de symétrie situé à la place qu'occuperait une cloison d'abordage conforme à ce règlement.

Points généraux de sécurité

13. L'acceptation de la conception et de la structure de pétroliers respectant les dispositions des présentes normes implique que l'on tienne compte des points généraux de sécurité, notamment du besoin d'entretenir et de visiter les citernes et les espaces latéraux et de double-fond.

Limites de dimension et de configuration des citernes de cargaison

14. La longueur ℓ de chaque citerne de cargaison ne doit pas excéder la plus grande des valeurs suivantes, 10 m ou l'une des valeurs calculées ci-dessous :

- a) Lorsqu'aucune cloison longitudinale n'est prévue à l'intérieur des citernes de cargaison,

$$\ell = (0.5 \frac{b_1}{B} + 0.1)L$$

sans que ℓ puisse dépasser $0,2L$;

- b) lorsqu'une cloison longitudinale centrale est prévue à l'intérieur des citernes de cargaison,

$$\ell = (0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L ;$$

c) lorsque plusieurs cloisons b_i longitudinales sont prévues à l'intérieur des citernes de cargaison,

(i) dans le cas de citernes de cargaison latérales,

$$\ell = 0,2L,$$

(ii) dans le cas de citernes de cargaison centrales,

a) si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à un cinquième,

$$\ell = 0,2L,$$

b) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à un cinquième,

lorsqu'aucune cloison longitudinale centrale n'est prévue,

$$\ell = (0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L ,$$

lorsqu'une cloison longitudinale centrale est prévue,

$$\ell = (0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L ;$$

avec

b_i = distance minimale du côté du navire à la cloison longitudinale extérieure de la citerne en question, mesurée à l'intérieur perpendiculairement à l'axe de symétrie et à la hauteur correspondant au franc-bord d'été attribué;

B = largeur définie à l'article 2;

L = longueur définie à l'article 2.

PARTIE III

EXIGENCES INTERNATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS DE 5 000 tonneS DE PORT EN LOURD ET PLUS ET DE 600 tonneS DE PORT EN LOURD ET PLUS TRANSPORTANT DES CARGAISONS D'HYDROCARBURES LOURDS

Application

15. (1) Les exigences de la présente partie

a) aux fins des articles 16 à 19, s'appliquent aux pétroliers existants des catégories 1, 2 et 3 visés par la norme sur la construction des coques doubles;

b) s'appliquent aux pétroliers canadiens existants visés par la norme sur la construction des coques doubles aux fins de l'émission d'un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;

c) ne s'appliquent pas aux pétroliers existants visés par la norme sur la construction des coques doubles, lesquels font l'objet de la partie IV des présentes normes;

d) ne s'appliquent pas aux pétroliers existants visés par la norme sur la construction des coques doubles qui respectent la partie II des présentes normes;

e) ne s'appliquent pas aux pétroliers existants visés par la norme sur la construction des coques doubles et par le paragraphe a) ci-dessus qui respectent les exigences des paragraphes 8 1)a) et b) et des articles 9 et 10 (paragraphes 3)a) et b) de la règle 13F, paragraphe 4) de la règle 13F ou paragraphe 5) de la règle 13F de l'annexe I). Toutefois, les distances minimales exigées entre les limites des citernes de cargaison et les bordés de muraille et de fond n'ont pas besoin d'être respectées à tous les égards, à condition que les distances de protection latérales soient au moins égales à celles qui sont définies dans le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux* pour ce qui est de la situation des citernes de cargaison du deuxième type et que les distances de protection du fond sur l'axe longitudinal respectent les exigences du paragraphe (4)b) de la règle 13E de l'annexe I de la Convention sur la pollution.

f) aux fins de l'article 20, s'appliquent aux pétroliers de commerce international de 600 tonnes de port en lourd et plus.

(2) Les exigences de la présente partie prennent effet le 5 avril 2005.

Inspection

16. (1) Un pétrolier visé par la présente partie est soumis à un programme plus élaboré d'inspections au moment des visites périodiques, intermédiaires et annuelles. L'étendue et la fréquence des inspections doivent être au moins conformes aux directives de l'Organisation internationale maritime (résolution A.744(18), telle que modifiée par la résolution MSC.49(66), par la résolution 2 de la Conférence SOLAS de 1997, par la résolution MSC.105(73), par la résolution MSC.125(75) et par la résolution MSC.144(77), et qui peut être modifiée à l'occasion).

(2) Un pétrolier âgé de plus de cinq ans visé par la présente partie doit avoir à bord un dossier complet des rapports de visite, y compris les résultats de toutes les mesures d'échantillonnage exigées ainsi que le relevé des travaux de structure exécutés.

(3) Ce dossier doit être accompagné d'un bilan ou d'un rapport d'évaluation contenant des conclusions sur l'état de la structure du navire et de ses échantillonnages résiduels, annoté de façon à indiquer qu'il a été accepté par le Bureau ou par l'administration du pays d'immatriculation ou au nom de ce dernier si le pétrolier n'est pas immatriculé au Canada. La forme du dossier et celle du bilan doivent être normalisées suivant les directives de l'Organisation internationale maritime.

(4) Un pétrolier de la catégorie 2 ou 3 dont la date de livraison remonte à 15 ans ou plus doit satisfaire au système d'évaluation de l'état du navire adopté par le Comité de protection du milieu marin par l'entremise de la résolution MEPC.94 (46), telle que modifiée par la résolution MEPC.99(48) et la résolution MEPC.112(50), et telle qu'elle pourrait être modifiée, le cas échéant.

(5) Le Bureau peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier canadien de la catégorie 2 ou 3 au-delà de la date précisée à l'article 17 de la présente norme si, aux termes de l'évaluation de l'état du navire, les résultats indiquent que, de l'avis du Bureau, le navire est en bon état et peut continuer à être utilisé de la même manière, pourvu que l'on ne continue pas de l'utiliser passé l'anniversaire de la date de livraison du navire en 2015 ou la date à laquelle le navire atteint les 25 ans d'âge après sa date de livraison, si cette date est la plus rapprochée.

(6) Un navire non immatriculé au Canada de la catégorie 2 ou 3 peut naviguer dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada jusqu'à une date antérieure à la date indiquée à l'article 17 de la présente norme (règle 13G(4) de l'annexe I) s'il est autorisé à continuer de naviguer par l'administration du pays d'immatriculation ou au nom de ce dernier en vertu de la règle 13G(7) de l'annexe I.

Exigences applicables aux pétroliers des catégories 1, 2 et 3

17. (1) Tout pétrolier auquel s'applique la présente partie doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13F de l'annexe I au plus tard le 5 avril 2005 ou à la date anniversaire de sa livraison l'année spécifiée dans le tableau ci-après ou à la date spécifiée dans le tableau ci-après.

Catégorie de pétrolier	Année
Catégorie 1	le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1982 ou avant cette date 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1982
Catégorie 2 et catégorie 3	le 5 avril 2005 pour les navires livrés le 5 avril 1977 ou avant cette date 2005 pour les navires livrés après le 5 avril 1977, mais avant le 1 ^{er} janvier 1978 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981 2008 pour les navires livrés en 1982 2009 pour les navires livrés en 1983 2010 pour les navires livrés en 1984 ou après cette date

(2) Sous réserve des dispositions du paragraphe (1) du présent article, s'il s'agit d'un pétrolier canadien de catégorie 2 ou 3 ayant seulement un double-fond ou des côtés doubles qui ne sont pas utilisés pour le transport des hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur des citernes de cargaison ou ayant seulement, dans sa double coque des espaces qui ne sont pas utilisées pour le transport des hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur des citernes de cargaison, mais qui ne satisfont pas aux conditions stipulées à l'alinéa 15(1)e) de la présente norme, le Bureau peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel pétrolier au-delà de la date indiquée au paragraphe (1) du présent article, à condition que :

- a) le navire soit entré en service en 1^{er} juillet 2001;
- b) le Bureau, après vérification des dossiers officiels, est convaincu qu'il satisfait aux conditions énoncées ci-devant;
- c) l'état du navire tel que spécifié ci-devant reste inchangé;
- d) le maintien en exploitation du navire ne dépasse pas la date anniversaire de la livraison du navire en 2015 ou la date du 25^e anniversaire de sa date de livraison, si cette date est la plus rapprochée.

(3) Sous réserve de l'article 19 de la présente norme, un navire non immatriculé au Canada de la catégorie 2 ou 3 peut naviguer dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada jusqu'à une date antérieure à la date indiquée au paragraphe (1) du présent article (règle 13G(4) de l'annexe I) s'il est autorisé à continuer de naviguer par l'administration du pays d'immatriculation ou au nom de ce dernier en vertu de la règle 13G(5) de l'annexe I.

18. Un pétrolier de la catégorie 1 de 25 ans ou plus après sa date de livraison doit satisfaire à l'une des deux dispositions ci-après :

a) les citernes latérales ou les espaces de double-fond qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui satisfont aux prescriptions relatives à la largeur et à la hauteur du paragraphe 4) de la règle 13E de l'annexe I de la Convention, protègent au moins 30 % de Lt, sur tout le creux du navire, de chaque bord, ou au moins 30 % de l'aire projetée du bordé de fond comprise dans la longueur Lt, Lt étant telle que définie au paragraphe 2); ou

b) le pétrolier est exploité avec un chargement hydrostatiquement équilibré, compte tenu des directives de l'OMI. Se reporter aux Directives pour l'approbation d'autres dispositions en matière de structure et d'exploitation, qui ont été adoptées par la résolution MEPC.64(36).

19. Un pétrolier non immatriculé au Canada exploité conformément aux dispositions du paragraphe 13G 5) de l'annexe I au-delà de l'anniversaire de sa date de livraison en 2015 se verra refuser l'accès aux terminaux situés au large ou aux ports situés en eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada.

Prévention de la pollution par les hydrocarbures des pétroliers transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds

20. (1) Le présent article s'applique aux pétroliers de 600 tonnes de jauge brute ou plus qui transportent des cargaisons d'hydrocarbures lourds, quelle que soit leur date de livraison.

(2) Un pétrolier auquel le présent article s'applique doit se conformer aux dispositions des paragraphes (3) à (7) du présent article en plus de se conformer aux dispositions applicables de la présente partie.

(3) Sous réserve des dispositions des paragraphes (4), (5), (6) et (7) du présent article, un pétrolier auquel le présent article s'applique doit :

a) dans le cas d'un pétrolier de 5 000 tonnes de jauge brute ou plus, se conformer aux exigences de la partie II de la présente norme (règle 13F de l'annexe I) le 5 avril 2005 au plus tard; ou

b) dans le cas d'un pétrolier de 600 tonnes de jauge brute ou plus, mais de moins de 5 000 tonnes de jauge brute, avoir des citernes à double fond ou des cales à double fond se conformant aux dispositions des sous-alinéas 8(1)b(ii) et 8(1)c(ii) de la présente norme (règle 13F(7)a) de l'annexe I) et aux exigences en matière de distance w indiquées au sous-alinéa 8(1)a(ii) (règle 13F(7)b) de l'annexe I), au plus tard la date anniversaire de sa livraison en 2008.

(4) Dans le cas d'un pétrolier canadien de 5 000 tonnes de jauge brute ou plus transportant une cargaison d'hydrocarbures lourds, doté seulement d'un double-fond ou de côtés doubles ne servant pas au transport des hydrocarbures et s'étendant sur toute la longueur des citernes de cargaison ou ayant, dans sa double coque, des espaces qui ne sont pas utilisées pour le transport des hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur des citernes de cargaison, mais qui ne satisfont pas aux conditions de manière à pouvoir être exemptés des dispositions de l'alinéa 15(1)e) (règle 13H(1)b) de l'annexe I), le Bureau peut permettre au navire de continuer à naviguer au-delà de la date spécifiée au paragraphe 3 du présent article, pourvu que :

a) le navire était en service le 4 décembre 2003;

b) le Bureau soit satisfait après vérification des registres officiels que le navire satisfait aux dispositions spécifiées ci-devant;

- c) les conditions d'exploitation du navire indiquées ci-devant restent inchangées;
- d) lesdites conditions d'exploitation ne se prolongent pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint son 25^e anniversaire depuis sa date de livraison.

(5) Le Bureau peut permettre à un pétrolier canadien de 5 000 tonnes de jauge brute ou plus transportant des hydrocarbures lourds ayant une densité à 15 °C supérieure à 900 kg/m³ mais inférieure à 945 kg/m³ de continuer à naviguer au-delà de la date spécifiée à l'alinéa (3) a) du présent article si, aux termes de l'évaluation de l'état du navire mentionnée au paragraphe 16(5) de la présente norme (règle 13G(6) de l'annexe I), les résultats indiquent que, de l'avis du Bureau, le navire est en bon état et peut continuer à être utilisé de la même manière, eu égard à la taille, à l'âge, à la région d'exploitation et à l'état de la structure du navire et pourvu que l'on ne continue pas de l'utiliser passé la date à laquelle le navire atteint les 25 ans d'âge après sa date de livraison.

(6) Le Bureau peut permettre à un pétrolier de 600 tonnes de jauge brute et plus, mais de moins de 5 000 tonnes de jauge brute, transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds de continuer à naviguer au-delà de la date spécifiée à l'alinéa (3)b) du présent article si, de l'avis du Bureau, le navire est en état de continuer à être exploité de la même manière, eu égard à la taille, à l'âge, à la région d'exploitation et à l'état de la structure du navire et pourvu que l'on ne continue pas de l'utiliser passé la date à laquelle le navire atteint les 25 ans d'âge après sa date de livraison.

(7) Un pétrolier non immatriculé au Canada peut naviguer dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada jusqu'à une date ultérieure à la date spécifiée au paragraphe 3 du présent article (règle 13H(4) de l'annexe I) s'il est autorisé à continuer de naviguer par l'administration du pays d'immatriculation ou au nom de ce dernier en vertu de la règle 13H(5) ou 13H(6) de l'annexe I.

PARTIE IV**EXIGENCES NATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS****Application**

21. Les exigences de la présente partie :

- a) s'appliquent aux pétroliers canadiens existants visés par la norme sur la construction des coques doubles aux fins de l'émission d'un Certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- b) s'appliquent aux pétroliers existants visés par la norme sur la construction des coques doubles immatriculés aux États-Unis et exploités en eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada;
- c) s'appliquent aux pétroliers existants visés par la norme sur la construction des coques doubles qui se livrent au cabotage tel que défini dans la *Loi sur le cabotage*;
- d) s'appliquent à tous les pétroliers existants de moins de 5 000 tonnes de port en lourd visés par la norme sur la construction des coques doubles sauf aux pétroliers de commerce international de 600 tonnes de port en lourd et plus, servant au transport des hydrocarbures lourds;
- e) ne s'appliquent pas aux transporteurs existants visés par la norme sur la construction des coques doubles qui satisfont à la partie II des présentes normes.

22. Dans la présente partie, l'âge du navire est déterminé à partir de la plus tardive des dates suivantes :

- a) la date de livraison du navire après la construction initiale de celui-ci;
- b) la date d'achèvement d'une transformation importante si cette date est antérieure au 6 juillet 1996.

Exigences de construction applicables aux pétroliers existants de moins de 5 000 tonneaux de jauge brute

23. Un pétrolier de moins de 5 000 tonneaux de jauge brute pour lequel un contrat de construction ou de transformation importante a été conclu avant le 6 juillet 1993 ou qui est livré en vertu d'un tel contrat avant le 6 juillet 1996 n'est pas autorisé à naviguer après le 1^{er} janvier 2015 à moins qu'il ne soit muni d'une coque double ou d'un dispositif de confinement double que le Bureau aura déterminé comme étant aussi efficace qu'une coque double pour la prévention d'un écoulement d'hydrocarbures.

Calendrier d'application des exigences de la partie II aux pétroliers existants de 5 000 tonneaux de jauge brute et plus

24. Un pétrolier pour lequel un contrat de construction ou de transformation importante a été conclu avant le 6 juillet 1993 ou qui est livré en vertu d'un tel contrat avant le 6 juillet 1996 doit satisfaire aux exigences de la partie II des présentes normes,

- a) s'il a une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 tonneaux mais inférieure à 15 000 tonneaux,
 - i) après le 1^{er} janvier 1995 s'il est âgé d'au moins 40 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 45 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - ii) après le 1^{er} janvier 1996 s'il est âgé d'au moins 39 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 44 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - iii) après le 1^{er} janvier 1997 s'il est âgé d'au moins 38 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 43 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,

- iv) après le 1^{er} janvier 1998 s'il est âgé d'au moins 37 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 42 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - v) après le 1^{er} janvier 1999 s'il est âgé d'au moins 36 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 41 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - vi) après le 1^{er} janvier 2000 s'il est âgé d'au moins 35 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 40 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - vii) après le 1^{er} janvier 2005 s'il est âgé d'au moins 25 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 30 ans et a un double-fond ou des côtés doubles;
- b) s'il a une jauge brute égale ou supérieure à 15 000 tonneaux mais inférieure à 30 000 tonneaux,
- i) après le 1^{er} janvier 1995 s'il est âgé d'au moins 40 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 45 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - ii) après le 1^{er} janvier 1996 s'il est âgé d'au moins 38 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 43 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - iii) après le 1^{er} janvier 1997 s'il est âgé d'au moins 36 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 41 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - iv) après le 1^{er} janvier 1998 s'il est âgé d'au moins 34 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 39 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - v) après le 1^{er} janvier 1999 s'il est âgé d'au moins 32 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 37 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - vi) après le 1^{er} janvier 2000 s'il est âgé d'au moins 30 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 35 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - vii) après le 1^{er} janvier 2001 s'il est âgé d'au moins 29 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 34 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - viii) après le 1^{er} janvier 2002 s'il est âgé d'au moins 28 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 33 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - ix) après le 1^{er} janvier 2003 s'il est âgé d'au moins 27 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 32 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - x) après le 1^{er} janvier 2004 s'il est âgé d'au moins 26 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 31 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - xi) après le 1^{er} janvier 2005 s'il est âgé d'au moins 25 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 30 ans et a un double-fond ou des côtés doubles;
- c) s'il a une jauge brute égale ou supérieure à 30 000 tonneaux,
- i) après le 1^{er} janvier 1995 s'il est âgé d'au moins 28 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 33 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - ii) après le 1^{er} janvier 1996 s'il est âgé d'au moins 27 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 32 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - iii) après le 1^{er} janvier 1997 s'il est âgé d'au moins 26 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 31 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - iv) après le 1^{er} janvier 1998 s'il est âgé d'au moins 25 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 30 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - v) après le 1^{er} janvier 1999 s'il est âgé d'au moins 24 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 29 ans et a un double-fond ou des côtés doubles,
 - vi) après le 1^{er} janvier 2000 s'il est âgé d'au moins 23 ans et a une coque simple ou s'il est âgé d'au moins 28 ans et a un double-fond ou des côtés doubles.

Délais applicables aux pétroliers existants pour satisfaire aux exigences de la partie II

25. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 23 et du paragraphe 2) du présent article, un navire à coque simple n'est pas autorisé à naviguer après le 1^{er} janvier 2010.

(2) Un navire à double-fond ou à côtés doubles n'est pas autorisé à naviguer après le 1^{er} janvier 2015.

Côtés doubles et doubles-fonds au droit des citernes de cargaison

26. Aux des articles 24 et 25, les côtés doubles et les doubles-fonds au droit des citernes de cargaison doivent être conformes aux exigences de l'article 8.

Inspection

27. Un pétrolier visé par la présente partie doit être soumis à un programme plus strict d'inspections au moment des visites périodiques, intermédiaires et annuelles. L'étendue et la fréquence des inspections doivent être au moins conformes aux directives de l'OMI (résolution A.744(18), telle que modifiée par la résolution MSC.49(66), par la résolution 2 de la Conférence SOLAS de 1997, par la résolution MSC.105(73), par la résolution MSC.125(75) et par la résolution MSC.144(77) et telle qu'elle pourra être modifiée, le cas échéant).