



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
21 ΙΟΥΛΙΟΥ 1982

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
89

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1269

Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης υπερί πρόληψως της ρύπανσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυρούμεν και εκδίδομεν τον κατωτέρω υπό της Βουλής φηρισθέντα νόμον:

Άρθρο πρώτο.

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ που όριζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος ή Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973 μαζί με τα συνημμένα σ' αυτή Παραρτήματα, Πρωτόκολλα και προσαρτήματα, ως και το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 17 Φεβρουαρίου 1978 και αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσης από τα πλοία του 1973 με τα συνημμένα σ' αυτό παραρτήματα και προσαρτήματα των οποίων το κείμενο σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση την Ελληνική έχει ως εξής:

ATTACHMENT 1

ARTICLE 3

*Application*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

(1) The present Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 6*Detection of Violations and Enforcement of the Convention*

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7*Undue Delay to Ships*

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 8*Reports on Incidents Involving Harmful Substances*

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

- (a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and
- (b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

- (a) the Administration of the ship involved; and
- (b) any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

ARTICLE 9*Other Treaties and Interpretation*

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10*Settlement of Disputes*

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ARTICLE 11*Communication of Information*

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

- (a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;
- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
- (d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;
- (e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
- (f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

ARTICLE 12*Casualties to Ships*

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13*Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession*

(1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

(3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14*Optional Annexes*

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of

Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13(2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;

(ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be

deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

(iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) above;

(v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) above;

(g) the amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.

(3) Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2)(f) and (g) above.

(4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

(b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.

(5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

(6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

(7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

(8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

(9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the

Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) the training of scientific and technical personnel;
- (b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE 19

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2)(a) of Article 8 of the Convention.

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or
- (c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or
- (d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

Article IV

Contents of Report

- (1) Each report shall contain in general:
 - (a) the identity of the ship;
 - (b) the time and date of the occurrence of the incident;
 - (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;
 - (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
 - (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.
- (3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.
- (4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

- (a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and
- (b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

* Signatures omitted.

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

- (a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;
- (b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X

(1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

CHAPTER I - GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.
- (2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.
- (3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- (4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.
- (5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
- (6) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
 - (c) the delivery of which is after 31 December 1979; or
 - (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
 - (a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (b) which changes the type of the ship; or
 - (c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

(9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East -- thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.

(11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible; but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8(3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5*Issue of Certificate*

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6*Issue of a Certificate by another Government*

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7*Form of Certificate*

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8*Duration of Certificate*

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements, or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9*Control of Discharge of Oil*

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
 - (i) the tanker is not within a special area;
 - (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the tanker is proceeding en route;
 - (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
 - (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
 - (vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15(5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10*Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas*

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fastej (25°04'N, 61°25'E).
- (2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.
- (b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.
- (3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:
- the ship is proceeding en route;
 - the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
- (c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.
- (4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- (5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
- (7) Reception facilities within special areas:
- (a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:
- The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
 - The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
- (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (b) Red Sea area and Gulfs area:
- The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
 - The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
 - During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
 - After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
 - After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
 - At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12

Reception Facilities

- Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.
- Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
- (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
- (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
- (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.
- (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
- (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
- (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
- (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.
- (4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.
- (5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

- (1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.
- (2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:
- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:
- $$dm = 2.0 + 0.02L;$$
- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).
- (3) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

- (4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

- (1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.
- (2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.
- (3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15

Retention of Oil on Board

- (1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.
- (2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.
- (b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.
- (c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.
- (d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.
- (3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.
- (b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.
- (c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.*

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating Equipment

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2 of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

- (a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
- (b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and sub-paragraph (2)(a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.** The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per

million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the

Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.**

(7) The oil filtering system referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (4)(a) and (b) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:

- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at offshore terminals.
- (b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

* Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers", published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

** Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

Regulation 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) For oil tankers

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;
- (iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;
- (v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;
- (vi) unloading of oil cargo;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) cleaning of cargo tanks;
- (ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- (x) discharge of water from slop tanks;
- (xi) disposal of residues;
- (xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

- (i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;
- (iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973), in English

or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;
- (b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

CHAPTER III - REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

- (i) Longitudinal extent (l_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 metres, whichever is less
- (ii) Transverse extent (t_c): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
(inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level corresponding to the assigned summer free-board)
- (iii) Vertical extent (v_c): from the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

- | | For 0.3L from the forward perpendicular of the ship | Any other part of the ship |
|---|--|---|
| (i) Longitudinal extent (l_b): | $\frac{L}{10}$ | $\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less |
| (ii) Transverse extent (t_b): | $\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres | 5 metres |
| (iii) Vertical extent from the base line (v_b): | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less | |

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

(b) for bottom damages:

$$O_s = \frac{1}{3}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

- (3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.
- (b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.
- (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suction shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s . The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or 400 ∇ DW, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) where no longitudinal bulkhead is provided:

0.1L

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

0.15L

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) for wing tanks:

0.2L

(ii) for centre tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{3}$:

0.2L

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{3}$:

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

(a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

(b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The

machinery space shall be treated as a single floodable compartment;

- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.
- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.
- (c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
- the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or
 - there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.
- (d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

- (a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.
- (b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.
- (c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.
- (d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- (a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- (b) The permeabilities are assumed as follows:

Spaces	Permeability
Appropriated to stores	0.60

Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.
- (5) The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:
- information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
 - data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

Appendix I

LIST OF OILS*

Asphalt solutions	Gasoline Blending Stocks
Blending Stocks	Alkylates – fuel
Roofers Flux	Reformates
Straight Run Residue	Polymer – fuel
Oils	Gasolines
Clarified	Casinghead (natural)
Crude Oil	Automotive
Mixtures containing crude oil	Aviation
Diesel Oil	Straight Run
Fuel Oil No.4	Fuel Oil No.1 (Kerosene)
Fuel Oil No.5	Fuel Oil No.1-D
Fuel Oil No.6	Fuel Oil No.2
Residual Fuel Oil	Fuel Oil No.2-D
Road Oil	Jet Fuels
Transformer Oil	JP-1 (Kerosene)
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)	JP-3
Lubricating Oils and Blending Stocks	JP-4
Mineral Oil	JP-5 (Kerosene, Heavy)
Motor Oil	Turbo Fuel
Penetrating Oil	Kerosene
Spindle Oil	Mineral Spirit
Turbine Oil	Naphtha
Distillates	Solvent
Straight Run	Petroleum
Flashed Feed Stocks	Heartcut Distillate Oil
Gas Oil	
Cracked	

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

PART B OIL TANKER¹ 2

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

- Oil tanker, including combination carrier*
- Asphalt carrier*
- Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*
- Ship other than any of the above*

New/existing ship*

Date of building or major conversion contract
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced
Date of delivery or completion of major conversion

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or
- (b) an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Convention:

.....

.....

Remarks:

* Delete as appropriate.

1 This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.
2 This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.
3 Delete as appropriate.
4 This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

Deadweight metric tons. Length of ship metres.

It is certified that this ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with³
- (b) not required to be constructed according to³
- (c) not required to be constructed according to, but complies with³

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19 ..
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships⁴

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement

Date of endorsement

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8(2) and (4) of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I – FOR OIL TANKERS¹

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from (date) to (date)

(a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading ²			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

5. Date of internal transfer			
6. Identity of tank(s)	(i) From		
	(ii) To		
7. Was(were) tank(s) in 6(i) emptied?			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(c) Unloading of oil cargo

8. Date and place of unloading			
9. Identity of tank(s) unloaded			
10. Was(were) tank(s) emptied?			
11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading ²			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading ²			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(d) Ballasting of cargo tanks

13. Identity of tank(s) ballasted			
14. Date and position of ship at start of ballasting			
15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting.

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Cleaning of cargo tanks

16. Identity of tank(s) cleaned			
17. Date and duration of cleaning			
18. Methods of cleaning ³			

Date of entry Officer in charge

Master

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

² Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

³ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

(f) Discharge of dirty ballast

19. Identity of tank(s)			
20. Date and position of ship at start of discharge to sea			
21. Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22. Ship's speed(s) during discharge			
23. Quantity discharged to sea			
24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))			
25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge
 Master

(g) Discharge of water from slop tanks

29. Identity of slop tank(s)			
30. Time of settling from last entry of residues, or			
31. Time of settling from last discharge			
32. Date, time and position of ship at start of discharge			
33. Sounding of total contents at start of discharge			
34. Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35. Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36. Final quantity discharged and rate of discharge			
37. Date, time and position of ship at end of discharge			
38. Ship's speed(s) during discharge			
39. Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge
 Master

(h) Disposal of residues

43. Identity of tank(s)			
44. Quantity disposed from each tank			
45. Method of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with cargo (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s)) (d) Other method (state which)			
46. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge
 Master

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48. Identity of tank(s) discharged			
49. Was (were) the tank(s) empty on completion?			
50. Position of vessel on completion if different from 47			
51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge
 Master

(j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁴

54. Port			
55. Duration of stay			
56. Quantity disposed			
57. Date and place of disposal			
58. Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry Officer in charge
 Master

(k) Accidental or other exceptional discharges of oil

59. Date and time of occurrence			
60. Place or position of ship at time of occurrence			
61. Approximate quantity and type of oil			
62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
 Master

⁴ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(l) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known

Date of entry Officer in charge
Master

(m) Additional operational procedures and general remarks

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

II – FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

Name of ship
Operations from (date), to (date)

(a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted			
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry Officer in charge
Master

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)

5. Identity of tank(s)			
6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10. Quantity discharged			

Date of entry Officer in charge
Master

(c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with next bunkering (c) transferred to another (other) tank(s) (d) other method (state which)			
13. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge
Master

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁵

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity discharged			
17. Date and place of discharge			
18. Method of discharge: (a) through oily-water separating equipment; (b) through oil filtering system; (c) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) to reception facilities			

Date of entry Officer in charge
Master

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
Master

(f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known

Date of entry Officer in charge
Master

(g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?
Yes/No

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast

Date of entry Officer in charge
Master

⁵ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

- (h) Additional operational procedures and general remarks
-
-
-
- Date of entry Officer in charge
- Master

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C .
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.
- Special areas shall be:
- The Baltic Sea Area, and
 - The Black Sea Area.
- (8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.
- (9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2

Application

- (1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.
- (2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.
- (3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

- (1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:
- Category A – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
 - Category B – Noxious liquid substances which if discharged into the

sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.

- Category C – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
 - Category D – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.
- (2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

- The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.
- The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.
- The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

- The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:
 - the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
 - the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon

- standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.
- (6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.
- (8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
- (b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.
- (11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.
- (12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

- (7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.
- (b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

- (b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
 - (c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.
 - (i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
 - (ii) precleaning has been carried out in accordance with the pre-cleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
 - (iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;
- (c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3)(b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas

(5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
 - (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5(2)(c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5(3)(c) and 5(9)(c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
 - (iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.
 - (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.
 - (d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(3) of this Annex shall be applicable.
- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:
- (a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
 - (b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.
- (2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.
- (3) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 7

Reception Facilities

Regulation 8

Measures of Control

(1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in all Areas

- (2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (3) If the tank is to be washed:
 - (a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
 - (b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1)(a), (b) and (c) or 7(a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

(4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph (3)(a) provided that:

- (a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;
- (b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

Category B Substances within Special Areas

(6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation; which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:
 - (i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5(8)(c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and
 - (ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5(8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.
- (e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate

entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5(4) of this Annex.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5(2)(c), (3)(c) or (9)(c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) loading of cargo;
- (ii) unloading of cargo;
- (iii) transfer of cargo;
- (iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) transfer from slop tanks;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) transfer of dirty ballast water;
- (ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

(1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

- (a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

(2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

(3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11

Issue of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

(3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Appendix I

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Category A Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)
Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Residual concentration (per cent by weight)			
		Pollution Category for operational discharge		(Regulation 5(1) of Annex II)	(Regulation 5(7) of Annex II)
	(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 3 of Annex II)	III Outside special areas	IV Within special areas	
Acetaldehyde	1089	C			
Acetic acid	1842	C			
Acetic anhydride	1715	C			
Acetone	1090	D			
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05	
Acetyl chloride	1717	C			
Acrolein	1092	A	0.1	0.05	
Acrylic acid*	-	C			
Acrylonitrile	1093	B			
Adiponitrile	-	D			
Alkylbenzene sulfonate (straight chain)	-	C			
(branched chain)	-	B			
Allyl alcohol	1098	B			
Allyl chloride	1100	C			
Alum (15% solution)	-	D			
Aminoethylethanolamine (Hydroxyethyl-ethylendiamine)*	-	D			
Ammonia (28% aqueous)	1005	B			
iso-Amyl acetate	1104	C			
n-Amyl acetate	1104	C			
n-Amyl alcohol	-	D			
Aniline	1547	C			
Benzene	1114	C			
Benzyl alcohol	-	D			
Benzyl chloride	1738	B			
n-Butyl acetate	1123	D			
sec-Butyl acetate	1124	D			
n-Butyl acrylate	-	D			
Butyl butyrate*	-	B			
Butylene glycol(s)	-	D			
Butyl methacrylate	-	D			
n-Butylaldehyde	1129	B			
Butyric acid	-	B			
Calcium hydroxide (solution)	-	D			
Camphor oil	1130	B			
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005	
Carbon tetrachloride	1846	B			
Caustic potash (Potassium hydroxide)	1814	C			
Chloroacetic acid	1750	C			

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	I	II	III	IV	Substance	I	II	III	IV
Chloroform	1888	B			hydrochloric acid	1789	D		
Chlorohydrins (crude)*	-	D			Hydrofluoric acid (40% aqueous)	1790	B		
Chloroprene*	1991	C			Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C			Isobutyl acrylate	-	D		
para-Chlorotoluene	-	B			Isobutyl alcohol	1212	D		
Citric acid (10%-25%)	-	D			Isobutyl methacrylate	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05	Isobutyraldehyde	2045	C		
Cresols	2076	A	0.1	0.05	Isooctane*	-	D		
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05	Isopentane	-	D		
Crotonaldehyde	1143	B			Isophorone	-	D		
Cumene	1918	C			Isopropylamine	1221	C		
Cyclohexane	1145	C			Isopropyl cyclohexane	-	D		
Cyclohexanol	-	D			Isoprene	1218	D		
Cyclohexanone	1915	D			Lactic acid	-	D		
Cyclohexylamine*	-	D			Mesityl oxide*	1229	C		
para-Cymene (Isopropyltoluene)*	2046	D			Methyl acetate	1231	D		
Decahydronaphthalene	1147	D			Methyl acrylate	1919	C		
Decane*	-	D			Methylamyl alcohol	-	D		
Diacetone alcohol*	1148	D			Methylene chloride	1593	B		
Dibenzyl ether*	-	C			2-Methyl-5-Ethyl- pyridine*	-	B		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05	Methyl methacrylate	1247	D		
Dichloroethyl ether	1916	B			2-Methylpentene*	-	D		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant)	2047	B			alpha-Methylstyrene*	-	D		
Diethylamine	1154	C			Monochlorobenzene	1134	B		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C			Monoethanolamine	-	D		
Diethyl ether	1155	D			Monoisopropanolamine	-	C		
Diethylenetriamine*	2079	C			Monomethyl ethanolamine	-	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	-	C			Mononitrobenzene	-	C		
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D			Monoisopropylamine	-	C		
Diisobutylene*	2050	D			Morpholine*	2054	C		
Diisobutyl ketone	1157	D			Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Diisopropanolamine	-	C			Naphthenic acids*	-	A	0.1	0.05
Diisopropylamine	1158	C			Nitric acid (90%)	2031/ 2032	C		
Diisopropyl ether*	1159	D			2-Nitropropane	-	D		
Dimethylamine (40% aqueous)	1160	C			ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino- ethanol)*	2051	C			Nonyl alcohol*	-	C		
Dimethylformamide	-	D			Nonylphenol	-	C		
1,4-Dioxane*	1165	C			n-Octanol	-	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures*	-	D			Oleum	1831	C		
Dodecylbenzene	-	C			Oxalic acid (10-25%)	-	D		
Epichlorohydrin	2023	B			Pentachloroethane	1669	B		
2-Ethoxyethyl acetate*	1172	D			n-Pentane	1265	C		
Ethyl acetate	1173	D			Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Ethyl acrylate	1917	D			Phenol	1671	B		
Ethyl amyl ketone*	-	C			Phosphoric acid	1805	D		
Ethylbenzene	1175	C			Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Ethyl cyclohexane	-	D			Phthalic anhydride (molten)	-	C		
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D			beta-Propiolactone*	-	B		
Ethylene cyanohydrin*	-	D			Propionaldehyde	1275	D		
Ethylenediamine	1604	C			Propionic acid	1848	D		
Ethylene dibromide	1605	B			Propionic anhydride	-	D		
Ethylene dichloride	1184	B			n-Propyl acetate*	1276	C		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D			n-Propyl alcohol	1274	D		
2-Ethylhexyl acrylate*	-	D			n-Propylamine	1277	C		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C			Pyridine	1282	B		
Ethyl lactate*	1192	D			Silicon tetrachloride	1818	D		
2-Ethyl 3-propyl- acrolein*	-	B			Sodium bichromate (solution)	-	C		
Formaldehyde (37-50% solution)	1198	C			Sodium hydroxide	1824	C		
Formic acid	1779	D			Sodium pentachloro- phenate (solution)	-	A	0.1	0.05
Furfuryl alcohol	-	C			Styrene monomer	2055	C		
Heptanoic acid*	-	D			Sulphuric acid	1830/ 1831/ 1832	C		
Hexamethylenediamine*	1783	C			Tallow	-	D		
					Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
					Tetrahydrofuran	2056	D		
					Tetrahydronaphthalene	1540	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	I	II	III	IV
Tetramethylbenzene	-	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate*	2078	B		
Trichloroethane	-	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	-	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene*	-	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)*	-	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride*	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

- | | |
|--|----------------------|
| Acetonitrile (Methyl cyanide) | Olive Oil |
| tert-Amyl alcohol | Polypropylene glycol |
| n-Butyl alcohol | iso-Propyl acetate |
| Butyrolactone | iso-Propyl alcohol |
| Calcium chloride (solution) | Propylene glycol |
| Castor oil | Propylene oxide |
| Citric juices | Propylene tetramer |
| Coconut oil | Propylene trimer |
| Cod liver oil | Sorbitol |
| iso-Decyl alcohol | Sulphur (liquid) |
| n-Decyl alcohol | Tridecanol |
| Decyl octyl alcohol | Triethylene glycol |
| Dibutyl ether | Triethylenetetramine |
| Diethanolamine | Tripropylene glycol |
| Diethylene glycol | Water |
| Dipentene | Wine |
| Dipropylene glycol | |
| Ethyl alcohol | |
| Ethylene glycol | |
| Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀) | |
| Glycerine | |
| n-Heptane | |
| Heptene (mixed isomers) | |
| n-Hexane | |
| Ligroin | |
| Methyl alcohol | |
| Methylamyl acetate | |
| Methyl ethyl ketone (2-butanone) | |
| Milk | |
| Molasses | |

Appendix IV

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres

Voyage from to

- (a) Loading of cargo
 - 1. Date and place of loading
 - 2. Name and category of cargo(es) loaded
 - 3. Identity of tank(s) loaded
- (b) Transfer of cargo
 - 4. Date of transfer
 - 5. Identity of tank(s) (i) From (ii) To
 - 6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
 - 7. If not, quantity remaining
- (c) Unloading of cargo
 - 8. Date and place of unloading
 - 9. Identity of tank(s) unloaded
 - 10. Was(were) tank(s) emptied?
 - 11. If not, quantity remaining in tank(s)
 - 12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
 - 13. Amount transferred to slop tank
 - 14. Identity of slop tank
- (d) Ballasting of cargo tanks
 - 15. Identity of tank(s) ballasted
 - 16. Date and position of ship at start of ballasting
- (e) Cleaning of cargo tanks
 - Category A substances**
 - 17. Identity of tank(s) cleaned
 - 18. Date and location of cleaning
 - 19. Method(s) of cleaning
 - 20. Location of reception facility used
 - 21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
 - 22. Quantity remaining in tank
 - 23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
 - 24. Location, date of discharge into sea
 - 25. Procedure and equipment used in discharge into the sea
 - Category B, C and D substances**
 - 26. Washing procedure used
 - 27. Quantity of water used
 - 28. Date, location of discharge into sea
 - 29. Procedure and equipment used in discharge into the sea
- (f) Transfer of dirty ballast water
 - 30. Identity of tank(s)
 - 31. Date and position of ship at start of discharge into sea
 - 32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
 - 33. Ship's speed(s) during discharge
 - 34. Quantity discharged into sea
 - 35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
 - 36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

..... Signature of Master

..... Signature of Master

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

- 37. Identity of slop tank(s)
- 38. Quantity disposed from each tank
- 39. Method of disposal of residue:
 - (a) Reception facilities
 - (b) Mixed with cargo
 - (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
 - (d) Other method
- 40. Date and port of disposal of residue

(h) Accidental or other exceptional discharge

- 41. Date and time of occurrence
- 42. Place or position of ship at time of occurrence
- 43. Approximate quantity, name and category of substance
- 44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

..... Signature of Master

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973)

(Note: This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13(3) of Annex II of the Convention)

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

.....
(Continued on the annexed signed and dated sheet(s))

This certificate is valid, until, subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10(1)(c) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12(2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

Regulation 1

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

(2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.

2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.

packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2

Packaging

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and Labelling

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4

Documentation

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

(4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity Limitations

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7

Exceptions

(1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Notification

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

- (1) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - (b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- (2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (3) "Sewage" means:
 - (a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
 - (b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - (c) drainage from spaces containing living animals; or
 - (d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- (4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- (5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11° 00' South, longitude 142° 08' East to a point in latitude 10° 35' South, longitude 141° 55' East — thence to a point latitude 10° 00' South, longitude 142° 00' East, thence to a point latitude 9° 10' South, longitude 143° 52' East, thence to a point latitude 9° 00' South, longitude 144° 30' East, thence to a point latitude 13° 00' South, longitude 144° 00' East, thence to a point latitude 15° 00' South, longitude 146° 00' East, thence to a point latitude 18° 00' South, longitude 147° 00' East, thence to a point latitude 21° 00' South, longitude 153° 00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24° 42' South, longitude 153° 15' East.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;
- (iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b) (i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
- (ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
- (iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3

Surveys

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for

the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and

- (iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled

by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of Sewage

(1) Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

(a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3(1)(a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or

(b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3(1)(a)(i) of this Annex, and

(i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);

(ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or

(c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

(a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

(b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11

Standard Discharge Connections

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by (full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship*

Date of building contract
 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 Date of delivery

THIS IS TO CERTIFY THAT:

(1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

- * (a) Description of the sewage treatment plant:
 Type of sewage treatment plant
 Name of manufacturer
 The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:**
- * (b) Description of comminuter:
 Type of comminuter
 Name of manufacturer
 Standard of sewage after disinfection
- * (c) Description of holding tank equipment:
 Total capacity of the holding tank m³
 Location

* Delete as appropriate
 ** Parameters should be incorporated

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until

Issued at
 (place of issue of Certificate)

19
 (Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

(2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

- (a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
- (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far

as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

- (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;
- (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;
- (c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
- (b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

(4) Reception facilities within special areas:

- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
- (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ Ι

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΤΙΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ τήν ανάγκη νά προστατευθῆ τὸ ἀνθρώπινο περιβάλλον γενικά καί εἰδικότερα τὸ θαλάσσιο περιβάλλον.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ὅτι ἡ διαρροή πετρελαίου ἢ ἄλλων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἀπὸ πλοία εἴτε γίνεται σκόπιμα εἴτε ἀπὸ ἀμέλεια εἴτε ἀπὸ ἀτύχημα εἶναι σοβαρὴ πηγή ρυπάνσεως,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ἐπίσης τὴν σπουδαιότητα τῆς Διεθνούς Συμβάσεως γιὰ τὴν Ἀποφυγὴ τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπὸ πετρέλαιο, 1954, πού εἶναι τὸ πρῶτο πολυμερές ὄργανο πού περιλαμβάνει σάν πρῶτο ἀντικειμενικὸ σκοπὸ τὴν προστασία τοῦ περιβάλλοντος καί ἐκτιμώντας τὴν σημαντικὴ συνεισφορά αὐτῆς τῆς Συμβάσεως στὴν διατήρηση τῶν θαλασσῶν καί τοῦ παρακτίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὴν ρύπανση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ νά ἐπιτύχουν τὴν πλήρη ἐξάλειψη τῆς ἐκουσίας ρυπάνσεως τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὸ πετρέλαιο καί ἄλλες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες καί τὸν περιορισμὸ τῆς ἐξ ἀτυχήματος ἐκχύσεως τέτοιων οὐσιῶν,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ὅτι αὐτὸ μπορεῖ νά ἐπιτευχθῆ μὲ τὴν θέσπιση κανόνων πού δὲν περιορίζονται στὴν ρύπανση ἀπὸ πετρέλαιο μόνον καί πού ἔχουν διεθνή χαρακτῆρα.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τὰ ἀκόλουθα:

ΑΡΘΡΟΝ 1

Γενικές ὑποχρεώσεις ἀπὸ τὴ Σύμβαση

- (1) Τὰ Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωση νά ἐφαρμόσουν τὶς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καί τῶν Παραρτημάτων πού συνδέονται μὲ αὐτή, γιὰ νά ἀποφευχθῆ ἡ ρύπανση τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὴν ἀπόρριψη ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἢ ἀποβλήτων πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες κατὰ παράβαση τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως.
- (2) Ἐάν δὲν προβλέπεται ρητῶς μὲ ἄλλο τρόπο ἀναφορὰ στὴν παρούσα Σύμβαση ἀποτελεῖ συγχρόνως ἀναφορὰ καί στὸ Πρωτόκολλο καί Παραρτήματα αὐτῆς.

ΑΡΘΡΟΝ 2

Ὁρισμοί

Γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται:

- (1) «Κανονισμοί» σημαίνουν τοὺς Κανονισμοὺς πού περιέχονται στὰ Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως.
- (2) «Ἐπιβλαβεῖς οὐσίες» σημαίνει κάθε οὐσία ἢ ὁποία δταν ρίπτεται στὴν θάλασσα προκαλεῖ κινδύνους στὴν ἀνθρώπινη υγεία, προσβάλλει τὶς ζωσες πηγές διατροφῆς καί τὴν θαλάσσια ζωή, βλάπτει τὴν ἰσορροπία ἢ παρεμβάλλεται σὲ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θαλάσσης καί περιλαμβάνει κάθε οὐσία πού μπορεῖ νά ἐλέγχεται ἀπὸ τὴν παρούσα Σύμβαση.
- (3) (α) «Ἀπόρριψη» σχετιζομένη μὲ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἢ ἀποβλήτα πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες σημαίνει διαφυγὴ πού προσκλήθη ἀπὸ οποιαδήποτε αἰτία ἀπὸ πλοιο στὴν ἐννοία τῆς ὁποίας περιλαμβάνεται ἡ διασκόρπιση, ἡ διαρροή, ἡ ἀπάντηψη, ἡ ἐκχυση ἢ ἡ ἐκκένωση.
- (β) Στὴν ἐννοία τῆς «Ἀπορρίψεως» δὲν περιλαμβάνεται:
- (i) ἡ ἐκκένωση σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς Συμβάσεως γιὰ τὴν πρόληψη τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως λόγω ἀπορρίψεως καταλοίπων καί ἄλλων οὐσιῶν πού ἔγιναν στὸ Λονδίνο τὸν Νοέμβριο τοῦ 1972· ἢ
- (ii) ἡ ἀποβολὴ βλαβερῶν οὐσιῶν προερχομένων ἀπ' εὐθείας ἀπὸ ἐξερεύνηση, ἐκμετάλλευση καί ἐπεξεργασία συνδεδεμένη μὲ τὴν ἐξόρυξη τοῦ ὄρυκτου πλούτου τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης· ἢ
- (iii) ἀποβολὴ ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν γενομένη μὲ σκοπὸ νόμιμη ἐπιστημονικὴ ἔρευνα γιὰ τὸν περιορισμὸ ἢ ἐλεγχὸ τῆς ρυπάνσεως.
- (4) «Πλοιο» σημαίνει σκάφος παντός τύπου οἰαδήποτε λειτουργίας εἰς τὸν θαλάσσιο χῶρο καί περιλαμβάνει ὑδροπτερυγα ἀερόστρωμα σκάφη, καταδυόμενα καί ἐπιπλέοντα σκάφη καί σταθερὲς ἢ πλωτὲς ἐξέδρες.
- (5) «Ἀρχή» σημαίνει τὴν Κυβέρνηση τοῦ Κράτους ὑπὸ τὴν ἐξουσία τῆς ὁποίας τὸ πλοιο ταξιδεῖ. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλοιο τὸ ὁποιο φέρει τὴν σημαία ἐνὸς Κράτους, ἢ Ἀρχή εἶναι ἡ Κυβέρνηση αὐτοῦ τοῦ Κράτους. Ὅσον ἀφορᾷ τὶς ἀκίνητες ἢ πλωτὲς ἐξέδρες πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν ἐξερεύνηση ἢ τὴν ἐκμετάλλευση τοῦ βυθοῦ ἢ τοῦ ὑπεδάφους πού συνορεύει μὲ τὴν ἀκτὴ στὴν ὁποία τὸ παραθαλάσσιο Κράτος ἀσκει

κυριαρχικά δικαιώματα μὲ σκοπὸ τὴν ἐξερεύνηση τῶν φυσικῶν πηγῶν του, ἢ Ἀρχή εἶναι ἡ Κυβέρνηση τοῦ παρακτίου Κράτους.

(6) «Περιστατικόν» σημαίνει ἓνα γεγονός τὸ ὁποιο σχετίζεται μὲ τὴν πραγματικὴ ἢ πιθανὴ ἀπόρριψη στὴν θάλασσα ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἢ ἀποβλήτων πού περιέχουν αὐτὲς τὶς οὐσίες.

(7) «Ὁργανισμός» σημαίνει ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὁργανισμός.

ΑΡΘΡΟΝ 3

Ἐφαρμογή

- (1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θά ἐφαρμόζεται σέ:
- (α) πλοία πού φέρουν τὴν σημαία ἐνὸς Μέλους τῆς Συμβάσεως· καί
- (β) πλοία πού δὲν φέρουν ἢν σημαία ἐνὸς Μέλους, ἀλλὰ ταξιδεύουν ὑπὸ τὴν σημαία ἐνὸς Μέλους.
- (2) Ὅδευμία διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ θά ἐρμηνεύεται σάν κατάργηση ἢ ἐπέκταση τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν Μελῶν κατὰ τὸ Διεθνὲς Δίκαιο, ὅσον ἀφορᾷ τὸν βυθὸ καί τὸ ὑπεδάφος πού συνορεύουν μὲ τὶς ἀκτὲς τους γιὰ σκοποὺς ἐξερευνητικῶς ἢ ἐκμεταλλευτικῶς τῶν φυσικῶν πηγῶν τους.
- (3) Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν θά ἐπιβάλλεται σὲ πολεμικά πλοία ἢ βοηθητικά σκάφη ἢ ἄλλα πλοία, πού ἀνήκουν ἢ ἐργάζονται γιὰ ἓνα Κράτος καί χρησιμοποιοῦνται πρὸς τὸ παρὸν μόνον γιὰ κυβερνητικὴ ἢ ἐμπορικὴ Ὑπηρεσία. Ἐν τούτοις κάθε Μέλος θά ἐξασφαλίζει μὲ τὴν λήψη κατάλληλων μέτρων πού δὲν παρακλύουν τὶς λειτουργίες ἢ τὶς λειτουργικὲς ἰκανότητες τῶν πλοίων πού ἀνήκουν σὲ αὐτὸ ἢ λειτουργοῦν γι' αὐτὸ, ὅτι τὸ πλοιο αὐτὸ λειτουργεῖ κατὰ τρόπο συνεπῆ ὅσο εἶναι λογικὸ καί πρακτικὸ, μὲ τὶς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 4

Παραβάσεις

- (1) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπαγορεύεται, κυρώσεις δὲ θά ἐπιβάλλονται γι' αὐτὸ σύμφωνα μὲ τὸ δίκαιο τῆς Ἀρχῆς τοῦ πλοίου ὁποῦδήποτε γίνετ ἡ παράβασις. Ἄν ἡ Ἀρχὴ πληροφορηθῆ ἢ ἀπαράβασις καί διαθέτει ἐπαρκῆ στοιχεῖα νά κινήσει διαδικασία πού ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμοζομένη παράβασις ἢ ἀρχισὴ διαδικασία τὸ συντομώτερο δυνατό, σύμφωνα μὲ τὸν Νόμο τῆς Ἀρχῆς.
- (2) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως μέσα στὰ ὅρια τῆς δικαιοδοσίας κάθε Μέλους τῆς Συμβάσεως ἀπαγορεύεται καί θά ἐπιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα μὲ τὸν Νόμο τοῦ Κράτους Μέλους. Ὅποῦδήποτε αὐτὴ ἡ παράβασις λάβῃ χάρα αὐτὸ τὸ Μέλος εἶτε:
- (α) θά κινήσει διαδικασία σύμφωνα μὲ τὸ Νόμο του· ἢ
- (β) θά παρέχει στὴν Ἀρχὴ τοῦ πλοίου τὶς πληροφορίες καί τὶς ἀποδείξεις πού διαθέτει γιὰ τὴν παράβασις πού ἔχει συμβεῖ.
- (3) Ὅπου πληροφορία ἢ ἀπόδειξη, ὅσον ἀφορᾷ κάθε παράβασις τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπὸ ἓνα πλοιο, παρέχεται στὴν Ἀρχὴ τοῦ πλοίου· ἢ Ἀρχὴ ὁποῦ θά πληροφορηθῆ τὸ Μέλος πού ἔχει δώσει τὴν πληροφορία ἢ τὴν ἀπόδειξη καί τὸν Ὁργανισμό γιὰ τὴν ἐνέργεια πού ἔπινε.
- (4) Οἱ ποινὲς πού προσδιορίζονται σύμφωνα μὲ τὸ δίκαιο ἐνὸς Μέλους σύμφωνα μὲ τὸ παρὸν ἄρθρον θά εἶναι ἀνάλογα ἀστυχρῆς ὅστε νά ἀποθαρρύνουν παραβάσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καί θά εἶναι ἐξ ἔσου σοβαρὲς ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου, ὅπου συμβαίνουν οἱ παραβάσεις.

ΑΡΘΡΟΝ 5

Πιστοποιητικά καί Εἰδικὸι Κανόνες γιὰ τὴν Ἐπιθεώρηση τῶν πλοίων

- (1) Σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος ἀρθροῦ Πιστοποιητικὸ ἐκδιδόμενο μὲ ἐξουσιοδότηση Μέλους τῆς Συμβάσεως, σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, θά γίνεται ἀποδεκτὸ ἀπὸ τὰ ἄλλα Μέρη καί θά θεωρεῖται γιὰ ὅλους τοὺς σκοποὺς πού καλύπτονται ἀπὸ τὴν παρούσα Σύμβαση, ὅτι ἔχει τὴν ἴδια ἰσχὺ μὲ τὸ Πιστοποιητικὸ πού ἐκδίδεται ἀπ' αὐτὰ.
- (2) Πλοιο πού ἀπαιτεῖται νά διαθέτει πιστοποιητικὸ σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὑπόκειται, ὅσο εὐρίσκεται στὰ λιμάνια ἢ σὲ παρακτίους τερματικούς σταθμούς πού εἶναι στὴ δικαιοδοσία ἐνὸς Μέλους, σὲ ἐπιθεώρησιν ἀπὸ ὄργανα εἰδικὰ ἐξουσιοδοτημένα ἀπὸ τὸ Μέλος. Κάθε τέτοια ἐπιθεώρηση θά περιορίζεται σὲ τὴν ἐξασφάλισιν ὅτι ὑπάρχει σὲ πλοιο ἰσχυρὸν πιστοποιητικὸ, ἐκτός ἐάν ὑπάρχουν βασικὲς ὁπνόνειες ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του δὲν ἀνταποκρίνεται οὐσιωδῶς πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ αὐτοῦ τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Σ' αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ἢ ἐάν τὸ πλοιο δὲν διαθέτει ἰσχυρὸν Πιστοποιητικὸ τὸ Μέλος πού ἐκτελεῖ τὴν ἐπιθεώρησιν θά λάβει τέτοια μέτρα ὅστε θά βεβαιωθῆ ὅτι τὸ πλοιο δὲν θά ἀποπλεύσῃ μέχρις ὅτου τοῦτο μπορεῖ νά ταξιδεῖσῃ χωρὶς νά ἀπειλεῖται πρόκληση ἀδικοδογητῆς βλάβης σὲ θαλάσσιο περιβάλλον. Αὐτὸ τὸ Μέλος κατὰ ταῦτα, μπορεῖ νά παραχωρήσῃ ἄδεια ἀπόπλου σὲ πλοιο ἐκ λυμένων ἢ ἄλλου παρακτίου τερματικοῦ σταθμοῦ προκειμένου τοῦτο νά καταυθωνθῆ στὴν πλησιέστερη κατάλληλη ἐπισκευαστικὴ βάση.
- (3) Ἐάν ἓνα Μέλος ἀρνείται σὲ ἓνα πλοιο νά εἰσελθῆ στὰ λιμάνια ἢ σὲ ἄλλους παρακτίους σταθμούς πού εἶναι ὑπὸ τὴν δικαιοδοσία του ἢ λαμβάνει ἀποφάσεις

εναντίον του πλοίου διότι δεν πληροί τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, το Μέλος άμέσως θα πληροφορήσει τον Πρόξενο ή τον Διπλωματικό Αντιπρόσωπο του Μέλους του οποίου την σημαία φέρει το πλοίο ή εάν αυτό δεν είναι δυνατόν την Αρχή του ενδιαφερομένου πλοίου. Πριν ν' άρνηθί την είσοδο το πλοίου ή προβή σε τέτοιες ενέργειες το Μέλος δύναται να συμβουλευθεί την Αρχή του ενδιαφερομένου πλοίου. Πληροφορίες θα δίνονται επίσης στην Αρχή, όταν ένα πλοίο δεν φέρει Ισχύον Πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών.

(4) Όσον αφορά πλοία μη Μελών της Συμβάσεως τα μέλη θα εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, όσο κρίνεται αναγκαίο για να εξασφαλισθή ότι δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση τούτων.

ΑΡΘΡΟΝ 6

Διαπίστωση παραβάσεων και έπιβολή συμμορφώσεως προς την Σύμβαση

(1) Τα Μέλη της Συμβάσεως θα συνεργάζονται για την διαπίστωση των παραβάσεων και την έπιβολή συμμορφώσεως προς τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, χρησιμοποιώντας όλα τα κατάλληλα και πρακτικά μέτρα για την άναφορά περιστατικών και την συγκέντρωση άποδείξεων.

(2) Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό μακριά της ξηράς ενός Μέλους, μπορεί να επιθεωρηθή από τα όργανα τα διορισμένα ή εξουσιοδοτημένα από αυτό το κράτος Μέλος διά να εξακριβωθή εάν το πλοίο έχει άπορριψει έπιβλαβείς ουσίες, παραβιάζοντας τις διατάξεις των Κανονισμών. Εάν από την επιθεώρηση υπάρχουν ενδείξεις παραβάσεως της Συμβάσεως, θα γίνη άναφορά προς την Αρχή για τις κατάλληλες ενέργειες.

(3) Κάθε Μέλος θα παρέχη στην Αρχή άποδείξεις, αν υπάρχουν, ότι το πλοίο έχει άπορριψει έπιβλαβείς ουσίες ή άποβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες, παραβιάζοντας τις απαιτήσεις των Κανονισμών. Είναι πρακτικώς δυνατόν, ή άρμόδια Αρχή του ως άνω άναφερομένου μέλους θα ήμερώνη τον Πλοίαρχο του πλοίου για την περί παραβάσεως καταγγελία εις βάρος του.

(4) Όταν γνωστοποιηθή στην Αρχή γεγονός ως το άνωτέρω με άποδείξεις, αυτή θα έρευνήση το γεγονός και μπορεί να ζητήση από τα άλλα Μέλη περισσότερες ή καλύτερες άποδείξεις για κατηγορητέρι παραβάσεως. Εάν η Αρχή ικανοποιηθή ότι υπάρχουν άρκετές άποδείξεις σε την διάθεσή της για να κινηση διαδικασία σχετικά με την κατηγορία περί παραβάσεως, θα κινηση αυτήν την διαδικασία σύμφωνα με τους νόμους της τό συντομότερη δυνατό. Η Αρχή άμέσως θα πληροφορήση το Μέλος που έχει άναφέρει την παραβάση καθώς επίσης και τον Όργανισμό, για τις ενέργειές της.

(5) Μέλος μπορεί επίσης να επιθεωρήση πλοίο στο οποίο η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται, όταν εισέρχεται σε λιμάνια ή στους τερματικούς σταθμούς μακριά από την ξηρά, που βρίσκονται στη δικαιοδοσία του Μέλους, εάν ληφθή αίτηση για έρευνα από οποιοδήποτε Μέλος, μαζί με άπαρκή μαρτυρία ότι το πλοίο έχει άπορριψει έπιβλαβείς ουσίες ή άποβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες σε οποιοδήποτε μέρος. Η άναφορά αυτής της έρευνας θα σταλη στο Μέλος που την αιτήση και στην Αρχή, εις τρόπον ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟΝ 7

Αδικολόγητη καθυστέρηση στα πλοία

(1) Όλες οι δυνατός προσπάθειες πρέπει να γίνουν για να άποφευχθή ή χωρίς λόγο κατακράτηση ή καθυστέρηση πλοίου κατά εφαρμογήν των άρθρων 4, 5 και 6 της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Όταν ένα πλοίο κατακρατείται ή καθυστερείται χωρίς λόγο δύναμι των άρθρων 4, 5, και 6 της παρούσης Συμβάσεως θα δικαιούται άποζημιώσεως για κάθε άπώλεια ή ζημία που ύπέστη.

ΑΡΘΡΟΝ 8

Άναφορές για περιστατικά που σχετίζονται με έπιβλαβείς ουσίες

(1) Η σύμφωνα με τους δρους του Πρωτοκόλλου I της παρούσης Συμβάσεως ύποβαλλόμενη άναφορά επί περιστατικού ρυπάνσεως θα γίνεται τό ταχύτερο δυνατόν και θα έχη όσο τό δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα.

(2) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως θα πρέπει:

(α) Να λαμβάνει όλα τα άπαραίτητα μέτρα, ώστε οι άναφορές επί περιστατικών ρυπάνσεως να παραλαμβάνονται και εξετάζονται υπό άρμοδιού όργανου ή Υπηρεσίας και

(β) να γνωστοποιή στον Όργανισμό λεπτομερώς τα στοιχεία των ως άνω μέτρων, προς κοινοποίηση για ενημέρωση των άλλων Μελών της Συμβάσεως και Κρατών - Μελών του Όργανισμού.

(3) Οποτεδήποτε ένα Μέλος λάβει άναφορά σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, τό Μέλος τούτο θα διαβιβάζει την άναφορά χωρίς καθυστέρηση εις:

(α) την Αρχή του έμπλεκόμενου πλοίου και

(β) σε κάθε άλλο Κράτος που μπορεί να επηρεάζεται.

(4) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως άναλαμβάνει να εκδώση οδηγίες προς τα έποπτεύοντα πλοία, άεροσκάφη και άλλες άρμόδιες Υπηρεσίες, να άναφέρουν στις Αρχές που άνήκουν κάθε περιστατικό από τα μνημονεύόμενα στο Πρωτόκολλο I της παρούσης Συμβάσεως. Τό Μέλος τούτο αν τό θεωρή σκόπιμο θα άναφέρει σχετικώς στον Όργανισμό καθώς και σε άλλο ενδιαφερόμενο Μέλος.

ΑΡΘΡΟΝ 9

Άλλες συνθήκες και έρμηνείες

(1) Άμέσως μόλις θεθή σε ισχύ ή παρούσα Σύμβαση καταργείται ή Διεθνής Σύμβαση για την Άποφυγή Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πετρέλαιο, 1954, όπως τροποποιήθηκε, μεταξύ των Μελών αυτής της Συμβάσεως.

(2) Ουδέμια διάταξις της παρούσης Συμβάσεως δεσμεύει την κωδικοποίηση και έπεξεργασία του Δικαίου Θαλάσσης από την Διάσκεψη των Ηνωμένων Έθνών για τό Δίκαιο της Θαλάσσης που συγκαλείται σύμφωνα με την Άπόφαση 2750C (XXV) της Γενικής Συνελεύσεως των Ηνωμένων Έθνών, ούτε τις παρούσες ή μέλλουσες απαιτήσεις και νομικές άποψεις οουδήποτε Κράτους επί θεμάτων Δικαίου θαλάσσης ως προς την φάση και έκταση της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους και του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

(3) Ο δρος «δικαιοδοσία» σ' αυτή την Σύμβαση θα έρμηνεύεται σύμφωνα με τό πνεύμα του Ισχύοντος Διεθνούς Δικαίου κατά τον χρόνο της εφαρμογής ή της έρμηνείας της παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 10

Διακανονισμός άμφισβητήσεων

Κάθε άμφισβήτησις μεταξύ δύο ή περισσότερων από τα Μέρη της Συμβάσεως άναφορικά με την έρμηνεία ή την εφαρμογή της έφ' όσον δεν είναι δυνατός ή διακανονισμός μεταξύ των Μερών ή δεν έπέρχεται συμφωνία με άλλο τρόπο, θα ύποβάλλεται σε διαιτησία, όπως όρίζεται στο Πρωτόκολλο II της παρούσης Συμβάσεως, αίτησει οουδήποτε από τα άμφισβητούτα Μέρη.

ΑΡΘΡΟΝ 11

Άνταλλαγή πληροφοριών

(1) Τα Μέρη της Συμβάσεως άναλαμβάνουν να άνακοινώνουν στον Όργανισμό:

(α) Τα κείμενα των Νόμων, Άποφάσεων, Διαταγμάτων, Κανονισμών και άλλων όργάνων, που έδημοσίευσαν άφορώντα εις θέματα ύπαγόμενα στους τομείς άρμοδιότητος της παρούσης Συμβάσεως.

(β) Κατάλογο μή κυβερνητικών Όργανισμών, που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν για λογαριασμό τους σε θέματα που άφορούν την σχεδίαση, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν έπιβλαβείς ουσίες σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών.

(γ) Έπαρκή αριθμόν δειγμάτων Πιστοποιητικών που έχουν εκδοθή σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών.

(δ) Κατάλογο έγκαταστάσεων εύκολιών ύποδοχής περιλαμβάνοντα την θέση, την χωρητικότητα και διατιθέμενα ύπ' αυτών μέσα καθώς και άλλα χαρακτηριστικά των.

(ε) Έπίσημες εκθέσεις ή περιλήψεις αυτών, εμφαινουσες τ' άποτελέσματα της εφαρμογής της παρούσης Συμβάσεως, και

(ς) Έτήσια στατιστική έκθεση σε τυποποιημένη από τον Όργανισμό μορφή με τις κυρώσεις που τελικά έπεβλήθησαν για παραβάσεις της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ο Όργανισμός θα γνωστοποιή στα Μέλη την λήψη οιασδήποτε άνακοινώσεως κατά τό παρόν Άρθρον και θα κυκλοφορή σ' όλα τα Μέλη κάθε πληροφορία που δίδεται σύμφωνα με τις ύποπαραγράφους (1) (β) έως (ς) του παρόντος άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 12

Άτυχήματα εις πλοία

(1) Κάθε μία από τις Αρχές άναλαμβάνει να διενεργή έρευνα επί άτυχήματος που συμβαίνει σε κάποιο από τα πλοία της που ύπάγονται στις διατάξεις των Κανονισμών, έφ' όσον τό άτύχημα τούτο έχει προκαλέσει ζημία μεγάλης έκτάσεως στο θαλάσσιο περιβάλλον.

(2) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως άναλαμβάνει την ύποχρέωση να δίνη στον Όργανισμό πληροφορίες που άφορούν τ' άποτελέσματα τέτοιων έρευνών, εάν κρίνη ότι οι πληροφορίες αυτές μπορούν να βοηθήσουν στο να προσδιορισθή ποιές αλλαγές της παρούσης Συμβάσεως θα μπορούσαν να είναι επιθυμητές.

ΑΡΘΡΟΝ 13

Υπογραφή, Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση

- (1) Η παρούσα Σύμβαση θα παραμείνη ανοικτή για Υπογραφή στα Γραφεία του Οργανισμού από τις 15 Ιανουαρίου 1974 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1974 και ακολούθως θα παραμείνη ανοικτή για Προσχώρηση. Τα κράτη μπορεί να γίνουν Μέρη στην Παρούσα Σύμβαση με:
- την υπογραφή άνευ επιφύλαξως ως προς την Κύρωση, Αποδοχή ή Έγκριση, ή
 - την υπογραφή με την επιφύλαξη της Κύρωσης, Αποδοχής ή Έγκρισης, ακολούθουμένη από Κύρωση Αποδοχή ή Έγκριση, ή
 - την Προσχώρηση.
- (2) Η Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση θα έχει ισχύ με την κατάθεση του σχετικού οργάνου Έπικυρώσεως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.
- (3) Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού θα πληροφορήσει όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση ή προσεχώρησαν σ' αυτήν περί της υπογραφής ή καταθέσεως νέου οργάνου Έπικυρώσεως, Αποδοχής, Έγκρισης ή Προσχώρησης μαζί με την ημερομηνία της καταθέσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 14

Προαιρετικά Παραρτήματα

- (1) Ένα Κράτος κατά τον χρόνο της υπογραφής, Κυρώσεως, Αποδοχής, Έγκρισης ή Προσχώρησης δύναται να δηλώσει ότι δεν αποδέχεται κάποιο ή όλα εκ των Παραρτημάτων III, IV και V καλούμενα στο εξής «Προαιρετικά Παραρτήματα της παρούσης Σύμβασης». Υπό την ως άνω αίτηση, τα Μέλη της Συμβάσεως θα δεσμεύονται από τις διατάξεις κάθε Παραρτήματος στο σύνολό του.
- (2) Κράτος που έχει δηλώσει ότι δεν δεσμεύεται από κάποιο Προαιρετικό Παράρτημα, μπορεί να αποδεχθεί ανά πάσα στιγμή το Παράρτημα, καταθέτοντας στον Οργανισμό Όργανο του είδους που περιγράφεται στο Άρθρο 13 (2).
- (3) Κράτος που κάνει δήλωση σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου σχετιζόμενη με τα Προαιρετικά Παραρτήματα και δεν έχει αποδεχθεί εν συνεχεία το Παράρτημα του σύμφωνα με την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου δεν έχει υποχρεώσεις άλλα όσες και δικαιούνται να διεκδικηθούν από απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, δσον άφορα τα θέματα που σχετίζονται με αυτό το Παράρτημα και όπου γίνεται μνεία Μελών της παρούσης Σύμβασης, δεν θα περιλαμβάνεται εκεί αυτό το Κράτος στα θέματα που άφορούν αυτό το Παράρτημα.
- (4) Ο Οργανισμός θα πληροφορήσει τα Κράτη που έχουν υπογράψει ή προσχωρήσει στην παρούσα Σύμβαση για οποιοδήποτε δήλωση που γίνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρον και την λήψη οιοδήποτε Όργάνου που κατατίθεται σύμφωνα με τους δρους της παραγράφου (2) του παρόντος Άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 15

Θέσις εν Ισχύι

- (1) Η παρούσα Σύμβασις θα τεθή εν Ισχύι 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία δχι λιγώτερα από 15 Κράτη, συνολικώς καλύπτοτα διά της εμπορικής ναυτιλίας των από τό 50% και άνω του παγκοσμίου εμπορικού στόλου εις ολικήν χωρητικότητα θα άποτελέσουν Μέρη αυτής σύμφωνα με τό Άρθρο 13.
- (2) Προαιρετικό Παράρτημα θα τίθεται εν Ισχύι 12 μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία οι προϋποθέσεις που τίθενται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου έχουν εκπληρωθή εν σχέσει με αυτό τό Παράρτημα.
- (3) Ο Οργανισμός θα πληροφορήσει τά Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτήν, περί της ημερομηνίας θέσεως της εν Ισχύι και περί της ημερομηνίας κατά την οποία κάποιο προαιρετικό Παράρτημα τίθεται εν Ισχύι σύμφωνα προς την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου.
- (4) Για τά Κράτη που έχουν καταθέσει Όργανο Έπικυρώσεως, άποδοχής, έγκρισεως ή προσχωρήσεως σχετικόν με την παρούσα Σύμβαση ή οποιοδήποτε προαιρετικό παράρτημα, άφοδ έχουν πληρωθεί οι άπαιτήσεις για την θέση εν Ισχύι, αλλά πριν από την ημερομηνία θέσεως εν Ισχύι, ή κύρωση, άποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα έχη εφαρμογή την ημερομηνία που θα τεθή εν Ισχύι ή Σύμβασις ή τό Παράρτημα αυτό ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία της καταθέσεως του Όργάνου, οποιαδήποτε είναι ή μεταγενέστερη ημερομηνία.
- (5) Για Κράτη που έχουν καταθέσει Όργανο έπικυρώσεως, άποδοχής, έγκρισεως ή προσχωρήσεως μετά την ημερομηνία που ή Σύμβασις ή ένα προαιρετικό Παράρτημα έτέθη εν Ισχύι, ή Σύμβασις ή τό Προαιρετικό Παράρτημα θα εφαρμοσθούν τρεις μήνες μετά την κατάθεση του οργάνου.
- (6) Μετά την ημερομηνία εκπληρώσεως όλων των προϋποθέσεων που άπαιτούνται σύμφωνα με τό άρθρον 16 για νά γίνει μία τροποποίηση της παρούσης Σύμβασεως ή ενός προαιρετικού Παραρτήματος, κάθε όργανο έπικυρώσεως, άποδοχής, έγκρισεως ή προσχωρήσεως που κατατίθεται θα έχει εφαρμογή για την Σύμβαση ή τό Παράρτημα, όπως τροποποιήθηκαν.

ΑΡΘΡΟΝ 16

Τροποποιήσεις

- (1) Η παρούσα Σύμβασις μπορεί νά τροποποιηθή τηρουμένης της διαδικασίας που καθορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους.
- (2) Τροποποίηση κατόπιν προηγουμένης εξέτασεως από τον Οργανισμό:
- Οιαδήποτε τροποποίηση προτεινόμενη από Μέλος της Συμβάσεως θα υποβάλλεται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ό οποίος θα την κοινοποιή σε όλα τά Μέλη του Οργανισμού και όλα τά Μέλη της Συμβάσεως τουλάχιστον έξη (6) μήνες πρό της εισαγωγής της προς εξέταση.
 - Οιαδήποτε τροποποίηση προταθείσα και κοινοποιηθείσα κατά τά άνωτέρω θα τίθεται από τον Οργανισμό όπ' όσιν του άρμοδιου Οργάνου προς εξέταση.
 - Τά Μέλη της Συμβάσεως άνεξαρτήτως εάν είναι Μέλη ή όχι του Οργανισμού θα δικαιούνται νά λαμβάνουν μέρος στις εργασίες του άρμοδιου Οργάνου.
 - Τροποποιήσεις θα γίνονται παραδεκτές από τά 2/3 της πλειοψηφίας μόνον των Μελών της Συμβάσεως που είναι παρόντα και ψηφίζουν.
 - Εάν έχουν υιοθετηθή σύμφωνα με την παραπάνω ύποπαράγραφο (δ), οι τροποποιήσεις θα κυκλοφορούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σ' όλα τά Μέρη της Συμβάσεως για την άποδοχή τους.
 - τροποποίηση θα θεωρήται ότι έχει γίνει άποδεκτή στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - Τροποποίηση Άρθρου της Συμβάσεως θα θεωρήται ότι έχει γίνει άποδεκτή την ημερομηνία που έγινε άποδεκτή από τά 2/3 των Μελών των όποιων ό συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει δχι λιγώτερο από τό 50% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.
 - Τροποποίηση Παραρτήματος της Συμβάσεως θα θεωρήται ότι έχει γίνει άποδεκτή σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στην ύποπαράγραφο (στ) (ιι) εκτός εάν τό άρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της άποδοχής όρίζει ότι ή τροποποίηση θα θεωρήται ότι έχει γίνει άποδεκτή την ημερομηνία που θα γίνει άποδεκτή από τά 2/3 των Μελών, των όποιων ό συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει δχι λιγώτερο από τό 50% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Εν τούτοις οποτεδήποτε πριν νά τεθή σε Ισχύι ή τροποποίηση ενός Παραρτήματος της Συμβάσεως, ένα Μέλος μπορεί ν' άνακοινώση στον Γενικό Γραμματέα ότι είναι άναγκαία ή άμεσος έγκρισή της γι' αυτό τό Μέλος πριν τεθεί σε Ισχύι ή τροποποίηση. Ο Γενικός Γραμματέας θα κοινοποιή την ως άνω άνακοίνωση μαζί με την ημερομηνία λήψεώς τους στα Μέλη της Συμβάσεως προς πληροφοριαν τους.
 - Τροποποίηση Προσαρτήματος σε Παράρτημα της Συμβάσεως θα θεωρήται ότι έχει γίνει άποδεκτή στο τέλος της χρονικής περιόδου που έχει καθορισθεί από τό άρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της υιοθετήσεως, ή οποία περίοδος δεν θα πρέπει νά είναι λιγώτερη από 10 μήνες εκτός εάν εντός αυτής της περιόδου γνωστοποιηθούν άντιρρήσεις στον Οργανισμό από δχι λιγώτερα από τό 1/3 των Μελών ή από τά Μέλη των όποιων ό συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει δχι λιγώτερο από τό 50% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις πληροϋται:
 - Τροποποίηση στο Πρωτόκολλο I της Συμβάσεως θα ύπόκειται στις ίδιες διαδικασίες όπως οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Συμβάσεως, όπως προβλέπεται στις άνωτέρω ύποπαρράγραφους (στ') (ι) ή (στ') (ιι).
 - Τροποποίηση του Πρωτοκόλλου II της Συμβάσεως θα ύπόκειται στις ίδιες διαδικασίες, όπως οι τροποποιήσεις ενός Άρθρου της Συμβάσεως, όπως προβλέπεται από τις ύποπαρράγραφους (στ') (ι).
- (3) Η τροποποίηση θα τίθεται εν Ισχύι υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- δταν πρόκειται για τροποποίηση Άρθρου της Συμβάσεως ή του Πρωτοκόλλου II ή του Πρωτοκόλλου I ή Παραρτήματος της Συμβάσεως μη τηρηθείσης της διαδικασίας που περιγράφεται στην ύποπαράγραφο (στ') (ιι) ή τροποποίηση που έγινε άποδεκτή σύμφωνα προς τις προηγουμένες διατάξεις θα τεθή σε Ισχύι, έξη μήνες μετά την ημερομηνία της άποδοχής της για τά Μέλη που έχουν δηλώσει ότι την άποδέχονται.
 - Όταν πρόκειται για τροποποίηση στο Πρωτόκολλο I, Προσαρτήματος ενός Παραρτήματος ή Παραρτήματος της Συμβάσεως τηρηθείσης της διαδικασίας που περιγράφεται στην ύποπαράγραφο (στ') (ιι), ή τροποποίηση που θεωρείται ότι έχει γίνει άποδεκτή σύμφωνα με τις προηγουμένες προϋποθέσεις θα τεθή εν Ισχύι έξη μήνες μετά την άποδοχή της για όλα τά Μέλη με την εξαίρεση αυτών που πρό της ημερομηνίας αυτής έχουν κάνει δήλωση, ότι δεν την άποδέχονται ή δήλωση σύμφωνα με την ύποπαράγραφο (στ') (ι), ότι είναι άναγκαία ή έπείγουσα άποδοχή τους.

(3) Τροποποίηση υπό Διυσκένας.

- (α) όταν ζητηθεί από Μέλος με την συναίνεση τουλάχιστον του ενός τρίτου των Μελών, ο Όργανισμός θα συγκαλέσει Διάσκεψη των Μελών της Συμβάσεως για να εξετάσουν τις τροποποιήσεις της παρούσης Συμβάσεως.
- (β) Κάθε τροποποίηση που υιοθετείται σε μία τέτοια Διάσκεψη από τα 2/3 της πλειοψηφίας των Μελών που είναι παρόντα και ψηφισαν θ' ανακοινώνεται από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη για την άποδοχόν των.
- (γ) Έκτός εάν η Διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, η τροποποίηση θα θεωρηθεί ότι έχει γίνει αποδεκτή και έχει τεθεί εν ισχύ σύμφωνα με την διαδικασία που περιγράφεται για αυτό τον σκοπό στην ανωτέρω παράγραφο (2) (στ') και (ζ).
- (4) (α) Όταν πρόκειται για τροποποίηση Προαιρετικού Παραρτήματος, μνεία του παρόντος Άρθρου σε «Μέλος της Συμβάσεως» θα θεωρηθεί ότι σημαίνει Μέλος δεσμευόμενο από αυτό το Παράρτημα.
- (β) Κάθε Μέλος που άρνήθηκε την άποδοξη τροποποιήσεως ενός Παραρτήματος θα θεωρηθεί σαν μη Μέλος μόνον εις ό,τι αφορά την εφαρμογή της τροποποιήσεως αυτής.
- (5) Η υιοθέτηση και η θέση σε ισχύ ενός νέου Παραρτήματος θα υπόκειται στην ίδια διαδικασία για την υιοθέτηση και θέση σε ισχύ τροποποιήσεως Άρθρου της Συμβάσεως.
- (6) Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσης Συμβάσεως που έγινε σύμφωνα με αυτό το Άρθρο, η οποία αναφέρεται στο κατασκευαστικό μέρος ενός πλοίου θα εφαρμόζεται μόνο στα πλοία των οποίων το συμβόλαιο κατασκευής υπεγράφη ή όταν δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής, στα πλοία των οποίων η τρόπος τοποθετήθηκε κατά ή μετά την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση τίθεται εν ισχύ.
- (7) Κάθε τροποποίηση Πρωτοκόλλου ή Παραρτήματος θ' αναφέρεται στην ουσία αυτού του Πρωτοκόλλου ή του Παραρτήματος και θα είναι συνεπής με τα Άρθρα της παρούσης Συμβάσεως.
- (8) Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού θα πληροφορήσει όλα τα Μέλη για οποιαδήποτε τροποποίηση που τίθεται εν ισχύ σύμφωνα με το παρόν Άρθρο μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.
- (9) Κάθε δήλωση άποδοξης ή αντίρρησης σε μία τροποποίηση σύμφωνα με το παρόν Άρθρον θα κοινοποιούνται γραπτώς στον Γεν. Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός θα την κοινοποιήσει στα Μέλη της Συμβάσεως μαζί με την ημερομηνία παραλαβής της.

ΑΡΘΡΟΝ 17

Παράτρηση για τεχνική συνεργασία

Τα Μέλη της Συμβάσεως θα παρέχουν, με την συμβουλή του Οργανισμού και άλλων διεθνών Οργάνων, με την βοήθεια και συνεργασία του εκτελεστικού Διευθυντού των Ηνωμένων Εθνών για το πρόγραμμα του Περιβάλλοντος, υποστήριξη για τα Μέλη εκείνα που ζητάνε τεχνική στήριξη επί θεμάτων:

- (α) εκπαίδευσέως του έπιστημονικού και τεχνικού προσωπικού·
- (β) εφοδιασμός με τον αναγκαίο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για άποδοξη και παρακολούθηση·
- (γ) διευκολύνσεως των άλλων μέτρων και διατάξεων προς πρόληψη ή ελάττωση της μόλυνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία· και
- (δ) ένθαρρύνσεως για έρευνες,
- κατά προτίμηση μεταξύ των ένδιαφερομένων χωρών, έπεκτείνοντας έτσι τους στόχους και σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 18

Καταγγελία

- (1) Η παρούσα Σύμβαση ή οποιοδήποτε προαιρετικό Παράρτημα μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέλος της Συμβάσεως οποτεδήποτε μετά την συμπλήρωση πέντε έτων από την ημερομηνία που η Σύμβαση ή αυτό το Παράρτημα έτέθησαν εν ισχύ για αυτό το Μέλος.
- (2) Καταγγελία θα πραγματοποιηθεί με την ανακοίνωση εγγράφως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ό οποίος θα πληροφορήσει όλα τα άλλα Μέλη για κάθε τέτοια ανακοίνωση που έλαβε μαζί με την ημερομηνία παραλαβής της καθώς και την ημερομηνία που η καταγγελία αυτή θα τεθεί σε εφαρμογή.
- (3) Καταγγελία θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την λήψη της ανακοινώσεως της από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ή μετά την παρέλευση άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που πιθανόν να δηλώνεται στην ανακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ 19

Κατάθεση και Άπογραφή

- (1) Η παρούσα Σύμβαση θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού που θα μεταβιβάσει επικυρωμένα άκριβη αντίγραφα της σε όλα τα Κράτη που την έχουν υπογράψει ή έχουν προσχωρήσει σε αυτήν.
- (2) Όταν η παρούσα Σύμβαση τεθεί εν ισχύ το κείμενο θα μεταβιασθεί από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για άπογραφή και δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτου των Ηνωμένων Εθνών.

ΑΡΘΡΟΝ 20

Γλώσσες

Η παρούσα Σύμβαση συνετάγη σε ένα αντίγραφο στην Άγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ίσπανική, κάθε δέ κείμενο από αυτά είναι εξ ίσου αυθεντικό. Επίσημες μεταφράσεις στην Άραβική, Γερμανική, Ίταλική και Ίαπωνική θα έτοιμασθούν και κατατεθούν με το υπογεγραμμένο έπίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ όι υπογράφοντες άρμοδιως έξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις προς τον σκοπόν αυτόν, έθεσαν την υπογραφή τους στην παρούσα Σύμβαση.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ την δευτέρα ημέρα του Νοεμβρίου του χιλιοστού έννεακοσιοστού έβδομηκοστού τρίτου έτους.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΕΠΙΒΑΘΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ (σύμφωνα με το Άρθρο 8 της Συμβάσεως)

Άρθρο Ι

Υποχρεώσεις διά την ύποβολήν άναφορής.

- (1) Ο Πλοίαρχος πλοίου που ένέγεται σε άτύχημα άναφερόμενο στο Άρθρο ΙΙΙ του παρόντος Πρωτοκόλλου ή άλλο πρόσωπο που έχει την διακυβέρνηση του πλοίου θα καταγγέλλει τις λεπτομέρειες του άτυχήματος τούτου χωρίς καθυστέρηση και όσο το δυνατόν εκτενέστερα σύμφωνα με τους δρους του παρόντος Πρωτοκόλλου.
- (2) Σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο που άναφέρθη στην παράγραφο Ι του παρόντος Άρθρου έγκαταληφθεί ή σε περίπτωση που η έκθεση, άπ' αυτό το πλοίο δέν είναι πλήρης ή δέν είναι δυνατόν να ληφθεί, ό πλοιοκτήτης, ναυλωτής, διευθυντής ή διαχειριστής του πλοίου ή όι πράκτορες του θ' αναλάβουν σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση την ύποχρέωση που έχει ό Πλοίαρχος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο ΙΙ

Τρόποι ύποβολής των έκθέσεων

- (1) Κάθε έκθεση θα διαβιβάζεται από τον Άσύρματο οποτεδήποτε τούτο είναι δυνατό, αλλά σε κάθε περίπτωση με τα ταχύτερα μέσα που είναι διαθέσιμα στον χρόνο που αυτή ύποβάλλεται. Στις έκθέσεις που διαβιβάζονται με τον άσύρματο θα δίδεται η μεγίστη δυνατή προτεραιότητα.
- (2) Οι έκθέσεις θα άπευθύνονται στον άρμόδιο δημόσιο λειτουργό ή Υπηρεσία ως τούτο καθορίζεται στην παράγραφο (2) (α) του Άρθρου 8 της Συμβάσεως.

Άρθρον ΙΙΙ

Πότε θα ύποβάλλεται έκθεση

Η έκθεση θα ύποβάλλεται όταν τό περιστατικό σχετίζεται με:

- (α) άπόρριψη διάφορον εκείνης που έπιτρέπει η παρούσα Σύμβαση, ή
- (β) άπόρριψη έπιτροπομένη από την παρούσα Σύμβαση, εκ λόγων:
- (ι) ασφαλείας πλοίου ή διασώσεως ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, ή
- (ιι) ζημίας του πλοίου ή του εξοπλισμού του.
- (γ) άπόρριψη έπιβλαβούς ουσίας που γίνεται για την καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρυπάνσεως ή που γίνεται μέσα σε πλαίσιο νομίμου έπιστημονικής έρευνής προς περιορισμόν ή έλεγχον της ρυπάνσεως, ή
- (δ) πιθανότητα άπορρίψεως ύπαγομένης εις μία εκ των περιπτώσεων των παραγράφων (α), (β) ή (γ) του παρόντος Άρθρου.

Άρθρο IV

Περιεχόμενο της Έκθεσως

- (1) Κάθε έκθεση θά περιέχει γενικά:
- Τήν ταυτότητα του πλοίου
 - τό χρόνο και ήμερομηνία πού συνέβη τό περιστατικό
 - τήν γεωγραφική θέση του πλοίου, όταν συνέβη τό περιστατικό
 - τόν άνεμο και τήν κατάσταση τής θαλάσσης και
 - σχετικές λεπτομέρειες πού άφορούν τήν κατάσταση του πλοίου.
- (2) Κάθε έκθεση θά περιέχει ειδικά:
- σαφή ένδειξη ή περιγραφή τών επιβλαβών ουσιών πού εμπλέκονται, περιλαμβανομένων, εάν είναι δυνατόν τών άκριβών τεχνικών δρων αυτών τών ουσιών (εμπορικοί δροι δέν θά πρέπει νά χρησιμοποιούνται άντι τών άκριβών τεχνικών δρων)
 - άκριβή ή κατ' έκτίμηση δήλωση τών ποσοτήτων, συγκεντρώσεως και πιθανώς καταστάσεως τών επιβλαβών ουσιών πού άπορρίφθηκαν ή πού πιθανώς θά άπορριφθούν στην θάλασσα,
 - δπου τούτο είναι σχετικό περιγραφή τής συσκευασίας ή τών χαρακτηριστικών σημείων, και
 - εάν είναι δυνατόν τό όνομα του άποστολέα, παραλήπτη ή κατασκευαστή.
- (3) Σέ κάθε έκθεση θά ύπάρχει σαφής ένδειξις περί του εάν ή επιβλαβής ουσία πού άπορρίφθηκε ή θά άπορριφθή είναι πετρέλαιο, επικίνδυνη ουσία σέ ύγρη, στερεή ή άέριο κατάσταση και εάν αυτή ή ουσία μεταφερόταν ή μεταφέρεται χύδην ή σέ συσκευασία σέ έμποροκίβια, σέ φορητές δεξαμενές ή σέ όδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα.
- (4) Κάθε έκθεση θά περιλαμβάνει δπου χρειάζεται σχετικές πληροφορίες αιτούμενες άπό τόν άποδέκτη της, ή πληροφορίες τίς όποιες ό άποστολέας της θεωρεί άναγκαίες.

Άρθρον V

Συμπληρωματική Έκθεση

Κάθε άτομο πού είναι ύποχρεωμένο σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου νά στείλει μία έκθεση, θά πρέπει, έφ' όσον τούτο είναι δυνατόν:

- νά συμπληρώνει τήν άρχική έκθεση, δπου χρειάζεται μέ πληροφορίες πού άφορούν περαιτέρω έξελξις, και
- νά συμμορφώνεται όσο τό δυνατόν πληρέστερα μέ τίς άπαιτήσεις τών Κρατών πού έθίγησαν εις ότι άφορά πρόσθετες πληροφορίες πού έχουν σχέση μέ τό περιστατικό.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ II

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

(σύμφωνα μέ τό Άρθρο 10 τής Συμβάσεως)

Άρθρο I

Η διαδικασία διαιτησίας, έκτός εάν τά Μέλη πού διαφώνησαν άποφασίσουν διαφορετικά, θά είναι σύμφωνη μέ τούς κανόνες πού έκτίθενται στό παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρον II

(1) Δικαστική Διαιτησία θά συσταθεί, όταν τούτο ζητηθή άπό ένα Μέλος τής Συμβάσεως άπευθυνόμενον σ' ένα άλλο κατ' έφαρμογήν του Άρθρου 10 τής παρούσης Συμβάσεως. Η αίτηση για διαιτησία θά περιλαμβάνει δήλωση σχετική μέ τήν ύπόθεση συνοδευόμενη άπό οιοδήποτε άλλο άποδεικτικό στοιχείο.

(2) Τό Μέλος πού υποβάλλει τήν αίτηση θά πληροφορεί τόν Γενικό Γραμματέα του Όργανισμού περί τούτου για τήν σύσταση δικαστηρίου, περί τών ονομάτων τών Μελών τής διαφοράς και περί του Άρθρου τής Συμβάσεως ή τών Κανονισμών επί τών όποιων κατά τήν γνώμη του ύπάρχει διαφωνία επί τής έρμηνείας ή τής έφαρμογής των. Ο Γενικός Γραμματέας θά μεταβιβάσει τήν πληροφορία αυτή σ' όλα τά Μέλη.

Άρθρον III

Τό δικαστήριο θά άποτελείται άπό 3 μέλη, ένα Διαιτητή, προτεινόμενον άπό έκαστο τών Μελών τής διαφοράς και ένα τρίτο Διαιτητή πού θά προτείνεται κατόπιν συμφωνίας τών δύο πρώτων διορισθέντων και θά ενεργεί σαν Πρόεδρος του δικαστηρίου.

Άρθρον IV

(1) Εάν, μετά άπό παρέλευση έξηντα ήμερών άπό τόν διορισμό του δευτέρου διαιτητού δέν έχει όρισθεί ό Πρόεδρος του δικαστηρίου, ό Γενικός Γραμματέας του

Όργανισμού κατόπιν αίτησεως ενός άπό τά (2) Μέλη, έντός μιάς περιόδου, έξηντα ήμερών άκόμη, θά προβή στον διορισμό του εκλέγοντάς τον άπό κατάλογο άτόμων έχόντων τά προσόντα, συνταχθέντος άπό τό Συμβούλιο του Όργανισμού.

(2) Εάν έντός τής περιόδου τών έξηντα ήμερών άπό τήν παραλαβή τής αίτησεως, ένα άπό τά Μέλη δέν θά έχει όρίσει τό μέλος του Δικαστηρίου, για τόν διορισμό του όποιου είναι υπεύθυνο, τό άλλο Μέρος δύναται κατ' εϋθειαν νά πληροφορήσει τόν Γενικό Γραμματέα του Όργανισμού, ό όποιος θά διορίζει τόν Πρόεδρο του Δικαστηρίου έντός μιάς περιόδου έξηντα ήμερών, εκλέγοντάς τον άπό τόν κατάλογο πού περιγράφεται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου.

(3) Ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, άμέσως μετά τόν διορισμό του, θά ζητήσει άπό τό Μέρος πού δέν έχει προτείνει Διαιτητή, νά πράξή τούτο καθ' όμοιο τρόπο και μέ τίς ίδιες προϋποθέσεις. Εάν τό Μέρος δέν προβεί στον άπαιτούμενον διορισμό, ό Πρόεδρος του Δικαστηρίου θά ζητήσει άπό τόν Γενικό Γραμματέα του Όργανισμού νά διορίσει τό έλλείπον μέλος του δικαστηρίου τερών τούς τύπους και τίς προϋποθέσεις πού περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο.

(4) Ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, εάν διορίσθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Άρθρου δέν θά πρέπει νά είναι ή ύπηρες ποτέ τής ίδιας εθνικότητας μ' ένα άπό τά ενδιαφερόμενα Μέλη, έκτός άν συγκατατίθεται προς τούτο τό άλλο Μέρος.

(5) Σέ περίπτωση άσθενείας ή άποχής ενός άπό τούς Διαιτητές για τόν διορισμό του όποιου είναι υπεύθυνο ένα άπό τά Μέλη, τό μέρος αυτό θά προτείνει ένα άναπληρωτή έντός έξηντα ήμερών άπό τήν ήμερα τής άσθενείας ή τής άποχής. Εάν αυτό τό Μέρος δέν θά κάνει τήν πρόταση, ή διαιτησία θά προχωρήσει μέ τούς έναπομειναντας Διαιτητές. Σέ περίπτωση άσθενείας ή άποχής του Προέδρου του Δικαστηρίου, άναπληρωτής του θά διορίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου III ή σέ περίπτωση διαφωνίας μεταξύ τών μελών του Δικαστηρίου, έντός έξηντα ήμερών άπό τήν ήμερα τής άσθενείας ή τής άποχής, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

Άρθρον V

Τό Δικαστήριο μπορεί ν' άκροαται και ν' άποφασίζει επί άναπαιτήσεων έγειρομένων άπ' εϋθείας επί του θέματος τής διαφοράς.

Άρθρον VI

Κάθε Μέρος θά είναι υπεύθυνο για τήν άμοιβή του Διαιτητού καθώς και για τήν άντιμετώπιση τών λοιπών σχετικών έξόδων πού συνεπάγεται ή προετοιμασία τής ύποθέσεώς του. Η άμοιβή του Προέδρου του Δικαστηρίου και ή άντιμετώπιση όλων τών γενικών έξόδων πού προέρχονται άπό τήν Διαιτησία θά βαρύνουν έξ ίσου τά μέλη. Τό Δικαστήριο θά κρατεί κατάλογο έφ' όλων τών έξόδων και θά υποβάλλει στό τέλος έκθεσιν έπ' αυτάς.

Άρθρον VII

Κάθε Μέρος τής Συμβάσεως πού έχει συμφέρον νομικής φύσεως και πού μπορεί νά επηρεάζεται άπό τήν άπόφαση επί τής ύποθέσεως μπορεί, άφου δώσει γραπτή ειδοποίηση στα Μέλη, πού έχουν κινήσει άρχικά τήν διαιτητική διαδικασία, νά λάβει μέρος σ' αυτήν μέ τήν συναίνεση του Δικαστηρίου.

Άρθρον VIII

Διαιτητικόν Δικαστήριον συσταθέν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου θά καθορίζει τούς δικούς του διαδικαστικούς κανόνες.

Άρθρον IX

(1) Οι άποφάσεις του Δικαστηρίου τόσο επί τής διαδικασίας όσον και επί τής έδρας του καθώς και επί οιοδήποτε άλλου θέματος πού τίθεται ύπ' όψιν του θά λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν τών μελών του. Η άπουσία ή ή άποχή ενός άπό τά μέλη του Δικαστηρίου για τό διορισμό του όποιου ήσαν υπεύθυνα τά Μέλη δέν θ' άποτελεί εμπόδιο για τήν λήψη άποφάσεως. Σέ περίπτωση ίσωσης, ή ψήφος του Προέδρου θά είναι άποφασιστική.

(2) Τά Μέλη θά διευκολύνουν τό έργο του Δικαστηρίου και ιδιαίτερα, σύμφωνα μέ τήν νομοθεσία τους και χρησιμοποιώντας όλα τά μέσα πού είναι στη διάθεσή τους:

(α) θά εφοδιάζουν τό Δικαστήριο μέ όλα τά άπαραίτητα έγγραφα και πληροφορίες

(β) θά παρέχουν τήν δυνατότητα στό Δικαστήριο νά εισέρχεται στην περιοχή τους, νά άκροαται μάρτυρες ή ειδήμονες και νά επισκέπτεται τόν τόπον του περιστατικού.

(3) Άπουσία ή άποχή ενός μέλους δέν θά συνιστά εμπόδιο διά τήν διαδικασία.

Άρθρον X

(1) Τό Δικαστήριο θά εκδίδει τήν άπόφαση του έντός πέντε μηνών άπό του χρόνου τής συστάσεώς του έκτός εάν τούτο άποφασίσει, σέ περίπτωση ανάγκης, νά παρατείνει τό χρονικό όριο, όχι όμως έραν τών τριών μηνών. Η άπόφαση του Δικαστηρίου θά συνοδεύεται άπό αιτιολογική έκθεση, θά είναι τελική μη έπιδεχόμενη έφέσεως και θά άνακοινώνεται, στον Γενικό Γραμματέα του Όργανισμού. Τά Μέλη θά πρέπει νά συμμορφώνονται άμέσως μέ τήν άπόφαση.

(2) Κάθε άμφισβήτηση που μπορεί να εγερθεί μεταξύ των Μερών, όσον αφορά την έρμηνεία ή την εκτέλεση της απόφασης, μπορεί να υποβληθεί από οποιοδήποτε Μέρος εις την κρίση του Δικαστηρίου, που έλαβε την απόφαση ή εάν δεν είναι διαθέσιμο σ' ένα άλλο Δικαστήριο, που συνιστάται γι' αυτό τον σκοπό με τον ίδιο τρόπο, όπως και το άρχικό Δικαστήριο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι - ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Γιά τις εφαρμογές του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) «Πετρέλαιο» σημαίνει το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του άργου πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, των κατακαθημάτων πετρελαίου, του άποβλήτου πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάρχουν στις διατάξεις του Παραρτήματος II της Παρούσης Συμβάσεως) και περιλαμβάνει τις ουσίες που αναφέρονται στο Προσάρτημα Ι αυτού του Παραρτήματος χωρίς να περιορίζεται ή γενικότης των προηγούμενων.
- (2) «Πετρελαιοειδές Μίγμα» σημαίνει μίγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οιαδήποτε αναλογία.
- (3) «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει μίγμα πετρελαίου που χρησιμοποιείται σαν καύσιμο, για πρόωση και για τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου, που το μεταφέρει.
- (4) «Πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο κατασκευασμένο ή μετασκευασμένο για να μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στους χώρους φορτίου περιλαμβανομένων των πλοίων συνδεδεασμένων φορτίων και των πλοίων μεταφοράς χημικών κατά τους προσδιορισμούς του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, όταν το μεταφερόμενο φορτίο εν όλω ή εν μέρει είναι πετρέλαιο χύδην.
- (5) «Πλοίο συνδεδεασμένων φορτίων» σημαίνει το πλοίο που σχεδιάστηκε για να μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην.
- (6) «Νέο πλοίο» σημαίνει πλοίο:
- (α) για το οποίο η σύμβαση κατασκευής, υπεγράφη μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή
- (β) έλλειψει συμβάσεως κατασκευής, η τρόπος του οποίου τοποθετήθηκε ή που εδρiscεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά την 30 Ιουνίου 1976, ή
- (γ) η παράδοση του οποίου έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979, ή
- (δ) έχει ύποστει μετασκευές εύρειας εκτάσεως:
- (i) για τις οποίες η σύμβαση έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή
- (ii) για τις οποίες δεν έγινεν σύμβαση και οι μετασκευαστικές εργασίες άρχισαν μετά την 30 Ιουνίου του 1976, ή
- (iii) που επερατώσαν μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979.
- (7) «Υπάρχον πλοίο» σημαίνει πλοίο που δεν είναι νέο.
- (8) «Μετασκευή εύρειας εκτάσεως» σημαίνει μετατροπή του υπάρχοντος πλοίου:
- (α) ή οποία μεταβάλλει ουσιαδώς τις διαστάσεις ή την μεταφορική ικανότητά του, ή
- (β) ή οποία μεταβάλλει τον τύπο του, ή
- (γ) σκοπός της οποίας κατά την κρίση της Αρχής, είναι κυρίως η παράταση της ζωής του, ή
- (δ) ή οποία άπλως μεταβάλλει το ίδιο κατά τέτοιο τρόπο ώστε εάν ήταν νέον να υπέκειτο στις σχετικές διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, οι οποίες δεν δύνανται να έχουν εφαρμογή επ' αυτού ως υπάρχοντος πλοίου.
- (9) «Πλησιέστερη άκτή». «Ο δρος» από την πλησιέστερη άκτή» σημαίνει από την βασική γραμμή, από την οποία έχει καθιερωθεί η μέτρηση των χωρικών ύδάτων μιας επικράτειας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως που για τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως από την πλησιέστερη άκτή έξωθεν της βορειοανατολικής άκτής της Αυστραλίας θα θεωρείται από την γραμμή που διαγράφεται από σημείο της άκτής της Αυστραλίας με

γεωγραφικό πλάτος 11°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό, μέχρι σημείου, το οποίο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°10' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,

γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος επί της άκτής της Αυστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' ανατολικό.

(10) «Ειδική περιοχή» σημαίνει θαλάσσια περιοχή όπου λόγω άνεγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις άκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες της και του ιδιαιτέρου χαρακτήρος της θαλάσσιας κυκλοφορίας απαιτείται η καθιέρωση ειδικών επιτακτικών μεθόδων για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο. Στις ειδικές περιοχές θα περιλαμβάνονται αυτές που αναφέρονται στο Κανονισμό 10 του παρόντος Παραρτήματος.

(11) «Στιγμιαίος ρυθμός άπορρίψεως περιεχομένου πετρελαίου» σημαίνει την αναλογία της άποβολής του πετρελαίου σε λίτρα ανά ώρα, σε δεδομένη στιγμή προς την ταχύτητα του πλοίου σε κόμβους την ίδια στιγμή.

(12) «Δεξαμενή» σημαίνει κλειστόν χώρο που σχηματίζεται από την μόνη κατασκευή του πλοίου και είναι σχεδιασμένος για την μεταφορά άργου χύδην.

(13) «Πλευρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενή που συνορεύει με το πλευρικό περίβλημα του σκάφους.

(14) «Κεντρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενή έσωτερικά ενός διαμήκους διαφράγματος.

(15) «Δεξαμενή καταλοίπων» σημαίνει δεξαμενή ειδικά σχεδιασμένη για την συλλογή των άποστραγγίσεων ή των άποπλυμάτων δεξαμενών και άλλων μιγμάτων πετρελαίου.

(16) «Καθαρόν έρμα» σημαίνει το έρμα σε δεξαμενή, η οποία από τότε που μεταφέρθηκε για τελευταία φορά πετρέλαιο περιεχόμενο σ' αυτήν έχει καθαρισθεί έτσι ώστε έχχσας από αυτήν πλοίου άπορρίπτοντος το περιεχόμενο των δεξαμενών του που είναι άκίνητο σε ήσυχα καθαρά νερά την ήμερα με καλή ορατότητα, να μην προκαλέση ορατά ίχνη πετρελαίου στην επιφάνεια του νερού ή στην παρακευμένη άκτή ή να μην προκαλέση κατακαθήματα ή γαλάκτωμα που παραμένει κάτω από την επιφάνεια του νερού ή στα παρακευμένα παράλια. Εάν το έρμα άποβάλλεται μέσω αυτόματου συστήματος παρακολούθησεως και έλέγχου, έγκεκριμένου από την Αρχή, ή ένδειξεις του συστήματος ότι η περιεκτικότης των άποβλήτων σε πετρέλαιο δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομύριο, θα είναι άρκετή για να θεωρηθεί ότι το έρμα ήταν καθαρό, ανεξάρτητα με την παρουσία ορατών ίχνων.

(17) «Διαχωρισμένο έρμα» σημαίνει το έρμα του νερού που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προορισμένη για μόνη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων εκτός του πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως καθορίσθησαν στα Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.

(18) «Μήκος» (L) σημαίνει 96% του όλικου μήκους της ίσαλου γραμμής εις το 85% του ελαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρούμενου από το άνω μέρος της τρόπιδος ή το μήκος αυτής της ίσαλου, μετρούμενο από το εμπρόσθιο μέρος της στείρας μέχρι τον άξονα του πηδαλίου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο. Για πλοία, τα οποία έχουν σχεδιασθεί με κλίση της τρόπιδος ή ίσαλος γραμμή πάνω στην οποία μετράται αυτό το μήκος θα είναι παράλληλος με την ίσαλο γραμμή που σχεδιάσθηκ. Το μήκος (L) θα μετράται σε μέτρα.

(19) «Πρωραία και πρυμναία κατακόρυφος» θα λαμβάνονται στο πρωραίο και πρυμναίο άκρο του μήκους L. Η πρωραία κατακόρυφος θα συμπίπτει με το εμπρόσθιο τμήμα της στείρας στην ίσαλο γραμμή επί της οποίας μετράται το μήκος.

(20) «Μέσον πλοίου» είναι το μέσον του μήκους (L).

(21) «Πλάτος (B)» σημαίνει το μέγιστο πλάτος του πλοίου μετρούμενο στο μέσο του πλοίου, στην έξωτερική γραμμή των νομών σε πλοίο με μεταλλικό κέλυφος και στην έξωτερική επιφάνεια του σκάφους σε πλοίο με κέλυφος από οποιοδήποτε άλλο υλικό. Το πλάτος (B) θα μετράται σε μέτρα.

(22) «Νεκρό φορτίο» (DW) σημαίνει την διαφορά εις μετρικούς τόννους μεταξύ του εκτοπίσματος του πλοίου έντός ύδατος ειδικού βάρους 1.025 στην έμφορτον γραμμή ίσαλου που άντιστοιχεί εις την καθορισθείσα γραμμή έξάλων θέρους και του άφορτου εκτοπίσματος του πλοίου.

(23) «Άφορτον εκτόπισμα» σημαίνει το εκτόπισμα του πλοίου σε μετρικούς τόννους, χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, έρμα, πόσιμο και τροφοδοτικό ύδωρ στις δεξαμενές αναλώσιμα υλικά, έπιβάτες και άποσκευές τους.

(24) «Διαχωρητικότης» χώρου σημαίνει τον λόγο του όγκου μέσα στον χώρο που ύπολογίζεται ότι θα καταλαμβάνεται από νερό και του συνολικού όγκου αυτού του χώρου.

(25) «Όγκοι» και «Επιφάνειες» του πλοίου θα ύπολογίζονται σε όλες τις περιπτώσεις μέχρι έξωτερικά των νομών.

Κανονισμός 2

Έφαρμογή

- (1) Έκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία.
- (2) Στα πλοία, εκτός των πετρελαιοφόρων με χάρους φορτίου, που είναι κατασκευασμένοι και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου χύδην, συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων ή περισσότερο, οι απαιτήσεις των Κανονισμών 9, 10, 14, 15 (1), (2) και (3), 18, 20 και 24 (4) του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα θα εφαρμόζονται στην κατασκευή και λειτουργία αυτών των χώρων, εκτός της περίπτωσης που αυτή ή συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από 1.000 κυβικά μέτρα κατά την οποία μπορούν να εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις των Κανονισμών 15(4) αυτού του Παραρτήματος αντί του κανονισμού 15(1), (2) και (3)
- (3) Όταν φορτίο που υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου πετρελαιοφόρου θα εφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως.
- (4) (α) Ολοδήποτε υδροπτερυγο, αερόστρωμνο σχημα και άλλο νέου τύπου σκάφος (έπιφανείας, υποβρύχιο κλπ) του οποίου τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια που να καθιστούν την εφαρμογή των διατάξεων των Κεφαλαίων II και III του παρόντος Παραρτήματος, που αναφέρονται στην κατασκευή και εξοπλισμό, παράλογο ή ανέφικτη μπορεί να εξαιρεθεί από την Αρχή από τις παρούσες διατάξεις υπό τον όρο ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου τούτου παρέχει ίση προστασία κατά της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, εν όψει της υπηρεσίας για την οποία προορίζεται.
- (β) Λεπτομέρειες από, κάθε τέτοια εξαίρεση που παρέχεται από την Αρχή θα αναφέρονται στο Πιστοποιητικό που καθορίζεται στον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Η Αρχή που επιτρέπει οιαδήποτε εξαίρεση τέτοιου είδους θα πρέπει το δυνατόν ταχύτερο και εν πάσει περιπτώσει μέσα σε χρονική περίοδο το πολύ ένεννηντα ημερών να κοινοποιεί στον Όργανισμό τις λεπτομέρειες και τους λόγους της εξαιρέσεως αυτής και ο Όργανισμός θα πρέπει να τις κοινοποιεί στα Μέρη της Συμβάσεως προς πληροφόρησή τους και τις αναγκαίες ενέργειες αν χρειασθεί.

Κανονισμός 3

Ίσοδύναμη

- (1) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την έγκατάσταση σε πλοίο οιαδήποτε εξαρτήματος, υλικού, εργαλείου ή συσκευής ως εναλλακτικού προς εκείνο που απαιτείται από τον παρόν Παράρτημα, εάν αυτό το εξάρτημα, υλικό, εργαλείο ή συσκευή είναι τουλάχιστον τόσον αποτελεσματικό όσον αυτά που απαιτούνται από το παρόν Παράρτημα. Η εξουσία της Αρχής δεν επεκτείνεται στο να υποκαταστήσει τις λειτουργικές μεθόδους για τον έλεγχο της άπορριψεως του πετρελαίου με ίσοδύναμες των χαρακτηριστικών σχεδιάσεως και κατασκευής που καθορίζονται από τους Κανονισμούς του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Η Αρχή ή οποια επιτρέπει εξάρτημα, υλικό, εργαλείο, συσκευή σαν εναλλακτικό προς εκείνο που απαιτείται από το παρόν Παράρτημα θα κοινοποιεί στον Όργανισμό λεπτομέρειες περί τούτου πρό κοινοποίησως στα Μέρη της Συμβάσεως για πληροφόρηση και αναγκαίες ενέργειες εάν χρειασθεί.

Κανονισμός 4

Έπιθεωρήσεις

- (1) Κάθε πετρελαιοφόρο δλικής χωρητικότητας 150 κόνων και άνω και κάθε πλοίο άλλου τύπου 400 κόνων δλικής χωρητικότητας και άνω θα υπόκεινται στις έπιθεωρήσεις που καθορίζονται κατωτέρω:
- (α) Αρχική έπιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το Πιστοποιητικό το απαιτούμενο από τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος έκδοθει για πρώτη φορά, ή οποια θα περιλαμβάνει μία πλήρη έπιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και υλικών στην έκταση που το πλοίο καλύπτεται από το παρόν παράρτημα. Αυτή η έπιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξάρτηματα, οι διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή που να μη υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξάρτηματα, οι διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή που να μη υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξάρτηματα, οι διατάξεις και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις αν η διάρκεια ισχύος του Διεθνούς

Ίστοπονητικού για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) παραταθεί, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό 8 (3) ή (4) του παρόντος Παραρτήματος το διάστημα της περιοδικής έπιθεωρήσεως δύναται να παραταθεί αντίστοιχως.

- (γ) Ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά που δεν θα υπερβαίνουν τούς τριάντα μήνες και που θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξαρτισμός μετά των σχετικών άντλων και τα συστήματα σωλήνώσεων περιλαμβανομένου και του συστήματος αυτόματου παρακολούθησεως και έλεγχου άπορριψεως πετρελαίου, των συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και των συστημάτων διύλισεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και εύρισκονται έπι καλής λειτουργικής κατάστασι. Τέτοιες ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις έπισθογράφονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

- (2) Η Αρχή θα καθορίζει την λήψη καταλλήλων μέτρων για τα πλοία που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού για να εξασφαλίζει συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Έπιθεωρήσεις πλοίου, που άφορουν στην υλοποίηση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Η Αρχή δύναται όμως να έμπιστευθεί τις έπιθεωρήσεις είτε σε έπιθεωρητές διορισμένους για τον σκοπό αυτό είτε σε όργανισμούς αναγνωρισμένους απ αυτήν. Σε κάθε περίπτωση η ένδιαφερομένη Αρχή θέ έγγυάται άπολύτως την πληρότητα και την άποτελεσματικότητα.
- (4) Μετά από κάθε έπιθεώρηση ή οποια έχει γίνει σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό, δεν θα γίνεται καμία ουσιώδης μεταβολή στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξάρτηματα, διατάξεις ή υλικά, που καλύπτονται από την έπιθεώρηση, χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την έξ' ολοκληρώου άντικατάσταση του εξαρτισμού ή της έγκαταστάσεως.

Κανονισμός 5

Έκδοση Πιστοποιητικού

- (1) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θα εκδίδεται μετά από έπιθεώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος σε κάθε πετρελαιοφόρο, δλικής χωρητικότητας 150 κόνων και άνω και σε κάθε άλλο πλοίο δλικής χωρητικότητας 400 κόνων και άνω, τα οποια εκτελούν πλδες προς λιμένες ή θερματικούς σταθμούς μακράν της άκτης που εύρισκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως. Σε περίπτωση ύπαρχόντων πλοίων η άπαιτηση αυτή θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την ήμερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως.

- (2) Τέτοιο Πιστοποιητικό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή είτε από οποιοδήποτε πρόσωπο ή όργανισμο, δόντως εξουσιοδοτημένο υπ αυτής. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 6

Έκδοση πιστοποιητικού από Άλλη Κυβέρνηση

- (1) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Συμβάσεως μπορεί, κατόπιν αίτησεως της Αρχής να έπιθεωρήσει ένα πλοίο και εάν βεβαιωθεί ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, να έκδωσει η να εξουσιοδοτήσει την έκδοση Πιστοποιητικού για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.
- (2) Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως έπιθεωρήσεως θα παραδίδεται το συντομώτερο δυνατό στην αιτούσα Αρχή.
- (3) Πιστοποιητικό που εξέδωθη με αυτόν τον τρόπο θα περιλαμβάνει έκθεση του γεγονότος ότι έχει έκδοθει κατόπιν αίτησεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα τύχει της ίδιας άναγνωρίσεως με το Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
- (4) Ουδέν Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο θα εκδίδεται για πλοία που ταξιδεύουν με σημαία Κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο Μέρος.

Κανονισμός 7

Τύπος του Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό για την άποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θα συντάσσεται στην έπίσημη γλώσσα της χώρας ή οποια τό εκδίδει σε τύπο άνταποκρινόμενο προς το πρότυπο που δίδεται στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε η Άγγλική ούτε η Γαλλική, τό κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές πιστοποιητικό για την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θα εκδίδεται για περίοδο, καθοριζόμενη από την Αρχή, που όμως δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της εκδόσεως, πλην της περιπτώσεως που προβλέπεται από τις παραγρ. (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Εάν ένα πλοίο στο χρόνο που το πιστοποιητικό λήγει δεν βρίσκεται σε λιμάνι ή σε τερματικό σταθμό μακράν της άκτής στην δικαιοδοσία του Μέρους της Συμβάσεως, του οποίου την σημαία φέρει το πλοίο, το Πιστοποιητικό δύναται να παραταθεί από την Αρχή, αλλά αυτή η παράταση θα γίνεται μόνον με σκοπό να επιτρέψει στο πλοίο να συμπληρώσει το ταξίδι του στην χώρα της οποίας φέρει την σημαία ή στην χώρα στην οποία θα επιθεωρηθεί και τότε μόνον σε περιπτώσεις όπου καθίσταται απαραίτητο και δικαιολογημένο να γίνει έτσι.

(3) Ουδέν πιστοποιητικό θα παρατείνεται κατ' αυτόν τον τρόπο για περίοδο μεγαλύτερη από πέντε μήνες και πλοίο στο οποίο δίδεται αυτή η παράταση δεν θα δικαιούται απόπλου μετά την άφιξη του στην χώρα που φέρει την σημαία της ή στο λιμάνι που θα γίνει η επιθεώρηση, δυνάμει της παρατάσεως αυτής, χωρίς να έχει αποκτήσει καινούριο Πιστοποιητικό.

(4) Πιστοποιητικό που δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, μπορεί να παραταθεί από την Αρχή για περίοδο χάριτος μέχρι ενός μηνός από την ημερομηνία λήξεως που αναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει εάν έγιναν σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την εξ ολοκλήρου αντικατάσταση ενός τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτημάτων καθώς επίσης και εάν οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθεί από την Αρχή σύμφωνα με τον Κανονισμό (4) (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος δεν έχουν εκτελεσθεί.

(6) Πιστοποιητικό που εκδίδεται για ένα πλοίο θα παύσει να ισχύει με την αλλαγή της σημαίας του πλοίου τούτου στη σημαία μιας άλλης χώρας, εκτός, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου σε άλλη σημαία συμβαλλόμενου Μέρους, το Πιστοποιητικό θα παραμείνει εν ισχύ για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους πέντε μήνες από τον όρο ότι δεν έχει λήξει πριν από το τέλος της περιόδου αυτής ή μέχρις ότου η Αρχή εκδόσει νέο πιστοποιητικό οποιοδήποτε από τα δύο είναι ενωρίτερον. Εθώς ως είναι δυνατό μετά την αλλαγή της σημαίας, η Κυβέρνηση του μέρους, του οποίου το πλοίο προηγουμένως έφερε την σημαία θα διαβίβαση στην Αρχή ένα αντίγραφο του Πιστοποιητικού, που έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή και εάν είναι δυνατόν ένα αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 9

"Έλεγχος της άπορριψεως πετρελαίου

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών (10) & (11) του παρόντος Παραρτήματος και της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, κάθε άπορριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από τα πλοία, στα οποία το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται, θ' απαγορεύεται εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) για πετρελαιοφόρο εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στην υποπάργραφο (β) της παρούσης παραγράφου.

- (i) το δεξαμενόπλοιο δεν είναι σε ειδική περιοχή
- (ii) το δεξαμενόπλοιο βρίσκεται περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη άκτη
- (iii) το δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σε πορεία
- (iv) ο στιγμιαίος ρυθμός άπορριψεως του πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε ναυτικό μίλι
- (v) η ολική ποσότητα πετρελαίου που άπορριφθηκε στην θάλασσα δεν υπερβαίνει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια το 1/15,000 της ολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου ένα μέρος άποτελούσε το υπόλειμμα και για τα νέα Δ/Ε το 1/30,000 της ολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου μέρος άποτελούσε ένα μέρος το υπόλειμμα, και
- (vi) το δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία, εκτός των εξαιρέσεων που αναφέρονται στον Κανονισμό 15(3) του παρόντος Παραρτήματος, σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της άπορριψεως του πετρελαίου και δεξαμενή ακαθάρτων καταλοίπων, όπως απαιτείται από τον Κανονισμό 15 του παρόντος παραρτήματος.

Από πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόνων και άνω, εκτός πετρελαιοφόρων και από τα διυθμένα (σεντίνες) του μηχανοστασίου, όχι όμως αντίλοιστασίου πετρελαιοφόρου εκτός εάν υπάρχει ανάμιξη με υπόλειμμα φορτίου πετρελαίου:

- (i) το πλοίο δεν βρίσκεται σε μία ειδική περιοχή
- (ii) το πλοίο βρίσκεται πέραν από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη άκτη
- (iii) το πλοίο βρίσκεται σε πορεία
- (iv) η περιεκτικότητα πετρελαίου των άποβλήτων είναι μικρότερα από 100 μέρη στο εκατομμύριο, και
- (v) το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου άπορριψεως πετρελαίου, συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / ύδατος, σύστημα διύλισεως πετρελαίου ή άλλη εγκατάσταση, όπως απαιτείται από τον Κανονισμό 16 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Σε περίπτωση πλοίου ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόνων εκτός των πετρελαιοφόρων, ενώ εύσκεται έξω από την ειδική περιοχή, η Αρχή θα εξασφαλίζει, ότι είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν και λογικό, με εγκαταστάσεις που θα εξασφαλίζουν την άποθήκευση των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο και την εκφόρτωση αυτών σε εγκαταστάσεις ύποδοξης ή στην θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου (1) (β) του παρόντος Κανονισμού.

(3) Οποτεδήποτε όρατά ίχνη πετρελαίου, παρατηρηθούν επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού, στην άμεση γειτνίαση ή στα άκονερα του πλοίου, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως στην έκταση που δικαιολογημένα είναι σε θέση να ενεργούν έτσι, θα πρέπει να έρευνούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να αποφανθούν εάν έχει γίνει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού ή του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου άλλες πιθανές πηγές από όρατά ίχνη στην περιοχή και κάθε σχετική έκθεση της άπορριψεως του πετρελαίου.

(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται στις άπορριψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος. Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (1) (β) του παρόντος κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται στην άπορριψη μίγματος πετρελαίου, που χωρίς να άραιωθή έχει περιεκτικότητα σε πετρέλαιο, που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο.

(5) Καμία άπορριψη στην θάλασσα δεν θα περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις συνθήκες άπορριψεως που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

(6) Τα κατάλοιπα του πετρελαίου που δεν μπορούν να άπορριφθούν στην θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2) και (4) του παρόντος Κανονισμού θα παραμείνουν στο πλοίο ή θα άπορριφθούν στις εγκαταστάσεις ύποδοξης.

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την άποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές.

(1) Κατά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος οι ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Ευξείνου Πόντου, η περιοχή της Έρυθρας Θάλασσας και η περιοχή των Κόλπων που καθορίζονται ως έξης:

- (α) Η περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει την Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών εντός αυτής με σύνορο μεταξύ της Μεσογείου Θαλάσσης και της Μαύρης Θάλασσας τον παράλληλο 41°B και όριοθετουμένης στα δυτικά από τα στενά του GIBRALTAR με τον μεσημβρινό των 5° 36' Δ.
 - (β) Η περιοχή της Βαλτικής θάλασσας σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα με τον Κόλπο της BOTHNIA, το Κόλπο της FINLAND και την είσοδο στην Βαλτική Θάλασσα περικλειομένη από τον Παράλληλο του SKAW στο SKAGERRAK στις 57°44,8' Β.
 - (γ) Η περιοχή του Ευξείνου Πόντου σημαίνει τον Ευξείνο Πόντο με το σύνορο μεταξύ της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου, άποτελούμενο από τον παράλληλο 41° Β.
 - (δ) Η περιοχή της Έρυθρας Θάλασσας σημαίνει την Έρυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τους Κόλπους του SUEZ και της AQABA στα Νότια από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του RAS SI ANE (12°8,5' Β 43°19,6' Α) και HUSN MURAD (12°40,4' Β, 43°30,2' Α).
 - (ε) Η περιοχή των Κόλπων σημαίνει την θαλάσσια περιοχή που κείται βορειοδυτικά της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του RAS AL HADD (22°30' Β, 59°48' Α) και RAS AL FASTEH (25°04' Β, 61°25' Α).
- (2) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος κάθε άπορριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο και οποιοδήποτε πλοίο 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, εκτός πετρελαιοφόρων θ' άπογορεύεται, όσο είναι, σε ειδική περιοχή.
- (β) Τέτοια πλοία που βρίσκονται σε ειδική περιοχή θα κρατάνε στο πλοίο τις άποστραγγίσεις πετρελαίου και των κατακαθιμάτων, το άκάθαρτο έρμα

και τα νερά πλύσεως των δεξαμενών και θά τα απορρίπτον στις εγκαταστάσεις υποδοχής.

- (3) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από πλοίο όλικης χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός πετρελαιοφόρων θ' απαγορεύεται, ενώ βρίσκεται σε ειδική περιοχή, εκτός εάν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων χωρίς διάλυση, δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο ή εναλλακτικά, όταν οι ακόλουθες προϋποθέσεις πληρούνται:

- (i) το πλοίο βρίσκεται σε πορεία
(ii) η περιεκτικότητα του πετρελαίου στα απόβλητα είναι μικρότερη από 100 Μέρη στο εκατομμύριο
(iii) η απόρριψις γίνεται τόσο μακριά, όσον είναι δυνατόν από την ακτή, αλλά σε καμιά περίπτωση λιγώτερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

- (β) Καμμία απόρριψη στην θάλασσα δεν θα περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που να βλάπτουν το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες, που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις διατάξεις περί απόρριψεως, που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

- (γ) Τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου θα παραμένουν στο πλοίο ή θα εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

- (4) Οι διατάξεις των Κανονισμών δεν θα εφαρμόζονται στις απόρριψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.

- (5) Τίποτα στον παρόντα Κανονισμό δεν θ' απαγορεύει ένα πλοίο στο ταξίδι του, μόνο μέρος του οποίου είναι σε ειδική περιοχή, να απορρίπτει έξω από την ειδική περιοχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

- (6) Οποτεδήποτε παρατηρηθούν ορατά ίχνη πετρελαίου επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού στην άμεση γειτνίαση του πλοίου ή στα άπόμερα αυτού, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως κατά την έκταση που λογικά μπορούν να ενεργήσουν θα πρέπει να έρευνούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να εξάγουν συμπεράσματα, αν έχει λάβει χώρα παράβαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει, ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, άλλες πιθανές πηγές των ορατών ίχνων στην περιοχή και κάθε σχετική έγγραφη απόρριψεως πετρελαίου.

- (7) Έγκαταστάσεις υποδοχής στις ειδικές περιοχές:

- (α) Περιοχές Μεσογείου, Ευξείνου Πόντου και Βαλτικής Θάλασσας

- (i) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως, ή παραλιακή γραμμή της οποίας συνορεύει με μία ειδική περιοχή, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει όχι αργότερα από την 1^η Ιανουαρίου του 1977, ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με επισκευαστικές βάσεις μέσα στην ειδική περιοχή θά είναι εφωδιασμένοι με εγκαταστάσεις επαρκείς για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακαθάρτου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από πετρελαιοφόρα. Επιπροσθέτως όλοι οι λιμένες μέσα στην ειδική περιοχή θά διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου από όλα τα πλοία. Αυτές οι εγκαταστάσεις θά έχουν χωρητικότητα για να αναποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

- (ii) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος πράγμα το οποίο θά μπορούσε να απαιτήσει μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη έρματος, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την διάθεση των εύκολων, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) (i) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, ότι τα πλοία, που υποχρεούνται να απορρίπτουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, μπορεί να έχουν κάποια καθυστέρηση.

- (iii) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως (εάν είναι ναυρίτερα από την 1^η Ιανουαρίου 1977) και της 1^η Ιανουαρίου του 1977 τα πλοία ενώ ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές θά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. Εν τούτοις οι Κυβερνήσεις των Μερών, οι παράκτιες γραμμές των οποίων συνορεύουν με τις ειδικές περιοχές σύμφωνα με την παρούσα υποπαράγραφο, μπορούν να καθιερώσουν μία ημερομηνία πριν από της 1^η Ιανουαρίου 1977, αλλά μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως από την οποία οι απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού σχετικά με τις ειδικές περιοχές θά έχουν εφαρμογή:

- (1) εάν όλες οι εγκαταστάσεις υποδοχής που απαιτούνται, είναι διαθέσιμες κατά την ημερομηνία, που έχει οριστεί και
(2) με τον όρον, ότι τα ενδιαφερόμενα Μέρη θά ανακοινώσουν στον Όργανισμό την ημερομηνία που όριστηκε τουλάχιστον έξι μήνες πριν, για να κοινοποιηθεί στα άλλα Μέρη.

- (iv) Μετά από την 1^η Ιανουαρίου 1977 ή την ημερομηνία που καθιερώθηκε σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) (ii) της παρούσης παραγράφου, αν είναι ναυρίτερο, κάθε Μέρος θά γνωστοποιεί στον Όργανισμό για την πληροφόρηση όλων των συμβαλλομένων ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων, έφ' όλων των περιπτώσεων που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

- (β) Περιοχή της Έρυθρας Θάλασσας και των Κόλπων:

- (i) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, ή παραλιακή γραμμή της οποίας συνορεύει με τις ειδικές περιοχές αναλαμβάνει να διαβεβαιώσει, όσον είναι δυνατό πλοίο σύντομα ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με επισκευαστικές βάσεις εντός αυτών των ειδικών περιοχών, διαθέτουν εγκαταστάσεις επαρκείς για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακαθάρτου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από τα πετρελαιοφόρα. Επιπροσθέτως όλα τα λιμάνια εντός αυτών των ειδικών περιοχών θά εφοδιάζονται με επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου από όλα τα πλοία. Οι εύκολιες αυτές θά έχουν επαρκή χωρητικότητα για να αναποκρίθουν στις ανάγκες των πλοίων που να τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

- (ii) Η Κυβέρνηση που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος που ίσως απαιτούσαν μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη του έρματος, θά εξασφαλίσει την διάθεση των διευκολύνσεων, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (β) (i) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, τα πλοία που υποχρεούνται να εκκενώνουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, ίσως υφίστανται κάποια καθυστέρηση.

- (iii) Κάθε ενδιαφερόμενο Μέρος θά γνωστοποιεί στον Όργανισμό τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαργράφων (β) (i) και (ii) της παρούσης παραγράφου. Μετά την λήψη επαρκών κοινοποιήσεων ο Όργανισμός θά ορίσει μία ημερομηνία κατά την οποία οι απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού σε σχέση με την εν λόγω περιοχή, θά εφαρμοσθούν. Ο Όργανισμός θά γνωστοποιεί στα όλα τα Μέρη την ημερομηνία που όριστηκε, όχι λιγώτερο από δώδεκα μήνες πριν από αυτήν την ημερομηνία.

- (iv) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως και της ημερομηνίας που όριστηκε τα πλοία, όταν ταξιδεύουν στην ειδική περιοχή θά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

- (v) Μετά από την ημερομηνία τα πετρελαιοφόρα που φορτώνουν σε λιμάνια αυτών των ειδικών περιοχών όπου τέτοιες διευκολύνσεις δεν είναι ακόμα διαθέσιμες, θά συμμορφώνονται επίσης με τις απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού. Εν τούτοις τα πετρελαιοφόρα που εισέρχονται σε αυτές τις ειδικές περιοχές για να φορτώσουν θά λαμβάνουν κάθε πρόνοια να εισέρχονται στην περιοχή με καθαρό έρμα.

- (vi) Μετά από την ημερομηνία που θά εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις για την εν λόγω ειδική περιοχή κάθε Μέρος θά γνωστοποιεί στον Όργανισμό για την διαβίβαση στα ενδιαφερόμενα Μέρη όλες τις περιπτώσεις που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

- (vii) Τουλάχιστον οι εγκαταστάσεις υποδοχής, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 12 του παρόντος Παραρτήματος θά υπάρχουν διαθέσιμες από της 1^η Ιανουαρίου 1977 ή ένα χρόνο μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως, οποιαδήποτε από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενεστέρα.

Κανονισμός 11

Έξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος Παραρτήματος δεν θά εφαρμόζονται:

- (α) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα ή
(β) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου που προκλήθηκε από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:
(i) με τον όρο ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από την βλάβη ή την ανακάλυψη διαρροής για την εξουδετέρωση ή την ελάττωση αυτής και
(ii) εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ένηργησε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη ή με άμελεια και με επίγνωση ότι η βλάβη πιθανώς θά προκαλείτο ή
(γ) στην απόρριψη στην θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο μετά από έγκριση της Αρχής όταν έγινε, με σκοπό να καταπολεμηθεί συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ώστε να περιορισθεί ή βλάβη από την ρύπανση. Η τοιοούτου είδους απόρριψη θά τελεί υπό την αίρεση της έγκρισεως της Κυβερνήσεως στην δικαιοδοσία της οποίας ύπαρξη πρόθεση να πραγματοποιηθεί.

Κανονισμός 12

Έγκαταστάσεις υποδοχής

(1) Σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος, η Κυβέρνηση κάθε Μέρους αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει σ' όλους τους σταθμούς που γίνεται ή φόρτωση πετρελαίου, στους λιμένες με έπισκευαστικές βάσεις και σ' άλλους λιμένες στους οποίους τα πλοία έχουν να εκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου, έγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων και μίγμάτων πετρελαίου από τα πετρελαιοφόρα και άλλα πλοία, επαρκείς ν' ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων, που τής χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλείται άδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία.

(2) Έγκαταστάσεις υποδοχής σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού θα προβλέπονται:

- (α) σέ όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου άργό πετρέλαιο φορτώνεται σέ πετρελαιοφόρα, που έχουν, πρό τής άφιξέως των συμπληρώσει ταξείδι με έρμα, διάρκειας όχι μεγαλύτερας τών 72 ώρων ή άποστάσεως μεγαλύτερας από 1.200 ν. μίλια·
- (β) σέ όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου πετρέλαιο που δέν είναι άργό πετρέλαιο χύδην, φορτώνεται κατά μέσον δρον σέ ποσότητα περισσότερη από 1.000 μετρικούς τόννους τήν ημέρα·
- (γ) σέ όλους τους λιμένες που έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή δυνατότητες καθαρισμού δεξαμενών·
- (δ) σέ όλους τους λιμένες και σταθμούς που έξυπηρετούν πλοία εφοδιασμένα με δεξαμενές καταλοίπων που απαιτούνται από τόν Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος·
- (ε) σέ όλους τους λιμένες ως πρός τά ύδατα τών διπυθμένων που περιέχουν πετρέλαιο και άλλα κατάλοιπα, που δέν μπορούν νά άπορριφθούν σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος· και
- (στ) σέ όλους τους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην γιά τά κατάλοιπα πετρελαίου από πλοία πολλαπλού φορτίου, που δέν μπορούν νά άπορριφθούν σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η χωρητικότητα τών έγκαταστάσεων υποδοχής θα είναι ως άκολουθως:

- (α) Σταθμοί φορτώσεως άργου πετρελαίου θα έχουν επαρκείς έγκαταστάσεις υποδοχής γιά νά δέχονται πετρέλαιο και μείγματα πετρελαίου, που δέν μπορούν νά άπορριφθούν σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από όλα τά πετρελαιοφόρα σέ ταξείδια καθοριζόμενα στην παράγραφο (2) (α) του παρόντος Κανονισμού.
- (β) Λιμένες και σταθμοί φορτώσεως που αναφέρονται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θα έχουν επαρκείς έγκαταστάσεις υποδοχής, νά δέχονται πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου που δέν μπορούν νά άπορριφθούν σύμφωνα με τίς διατάξεις του Κανονισμού 9(1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από πετρελαιοφόρα που φορτάνουν πετρέλαιο που δέν είναι άργό πετρέλαιο χύδην.
- (γ) Όλοι οι λιμένες, που κυρίως έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή έγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών, θα έχουν επαρκείς έγκαταστάσεις υποδοχής, νά παραλαμβάνουν όλα τά κατάλοιπα και τά μίγματα πετρελαίου, που μένουν στά σκάφη γιά άποβολή από τά πλοία, πριν αυτά εισέλθουν στά ναυπηγεία ή στίς έγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.
- (δ) Όλες οι έγκαταστάσεις που διατίθενται σέ λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με την παράγραφο (2) (δ) του παρόντος Κανονισμού θα είναι επαρκείς νά παραλαμβάνουν όλα τά ύδατα τών διπυθμένων και τά άλλα κατάλοιπα, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος άπ' όλα τά πλοία που αναμένονται πιθανώς νά προσεγγίσουν σέ αυτούς τους λιμένες ή τούς σταθμούς.
- (ε) Όλες οι έγκαταστάσεις που διατίθενται στούς λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με τόν παρόντα Κανονισμό θα είναι επαρκείς γιά νά δέχονται ύδατα διπυθμένων και άλλα κατάλοιπα που δέν μπορούν νά άπορριφθούν σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (στ) Οι έγκαταστάσεις που διατίθενται στούς λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην θα πρέπει νά λαμβάνουν ύπόψη καταλλήλως τά ειδικά προβλήματα πλοίων πολλαπλού φορτίου.

(4) Οι έγκαταστάσεις υποδοχής όπως περιγράφονται στίς Παραγράφους (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού πρέπει νά λειτουργήσουν τό άργότερον έντός έτους από τήν ήμερομηνία, που ή παρούσα Σύμβαση θα τεθή σέ ισχύ ή τήν 1 Ιανουαρίου του 1977, οποιαδήποτε από τίς δύο ήμερομηνίες είναι άργότερα.

(5) Κάθε μέρος θα γνωστοποιεί στόν Όργανισμό πρός πληροφόρηση τών ένδιαφερομένων Μερών όλες τίς περιπτώσεις κατά τίς οποίες οι έγκαταστάσεις που προβλέπονται από τόν παρόντα Κανονισμό θεωρούνται άνεπαρκείς.

Κανονισμός 13

Πετρελαιοφόρα διαχωριζόμενου έρματος

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 70.000 τόννων και άνω θα εφοδιάζεται με διαχωριζόμενες δεξαμενές έρματος και θα συμμορφώνεται με τίς άπαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα τών διαχωριζόμενων δεξαμενών έρματος θα καθορίζεται κατά τρόπον, που τό πλοίο θα μπορεί νά ταξειδέη ασφαλώς έρματισμένο, χωρίς τήν ανάγκη χρησιμοποίησης δεξαμενών φορτίου γιά έρμα εκτός όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού. Σέ κάθε περίπτωση πάντως ή χωρητικότητα τών διαχωριζόμενων δεξαμενών έρματος θα είναι τουλάχιστο τέτοια που σέ κάθε κατάσταση έρματισμού σέ όλη τήν διάρκεια του ταξειδιού, περιλαμβανομένης και τής καταστάσεως του σκάφους κενού και με έρμα μόνο στίς διαχωριζόμενες δεξαμενές, βυθίσματα και διαγωγή νά συμφωνούν με τίς άκόλουθες άπαιτήσεις:

(α) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον του πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς νά λαμβάνονται ύπόψη οι παραμορφώσεις του πλοίου) θα είναι τουλάχιστο ίσο με:

$$dm = 2.0 + 0.02L$$

(β) τά βυθίσματα στην πρωραία και πρυμναία κατακόρυφο θα άναπροκρίνονται σέ εκείνα που καθορίζονται από τό βύθισμα του πλοίου στό μέσον (dm), όπως καθορίζονται στην παράγραφο (α) σέ συσχετισμό με τήν διαγωγή, όχι μεγαλύτερο από 0.015L, με τό πλοίο έμπρυσνο· και

(γ) σέ κάθε περίπτωση τό βύθισμα στην πρυμναία κατακόρυφο δέν θα είναι λιγώτερο από τό άπαιτήτο, γιά πλήρη βύθιση τής έλικας (ή τών έλικων),

(3) Σέ καμία περίπτωση δέν θα ύπάρχει έρμα στίς δεξαμενές πετρελαίου εκτός σέ καιρικές συνθήκες τόσο σοβαρές, ώστε κατά τήν γνώμη του πλοιάρχου νά κριθί άπαιτήτο νά έρματισθόν δεξαμενές πετρελαίου γιά τήν ασφάλεια του πλοίου. Τό έρμα σέ αυτήν τήν περίπτωση που ύπάρχει στίς δεξαμενές πετρελαίου θα παραλαμβάνεται και θα εκφορτώνεται, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 και σύμφωνα με τίς άπαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος και θ' αναφέρεται στό Βιβλίο πετρελαίου, όπως αναφέρεται στόν Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο γιά τό όποιο δέν προβλέπεται ή ύπαρξη διαχωριζόμενων δεξαμενών έρματος, σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, μπορεί όστόσο νά χαρακτηριστεί σαν πλοίο διαχωριζόμενου έρματος, ύπό τόν όρο, ότι σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μήκους 150 μέτρων και άνω, πληροί τίς άπαιτήσεις τών παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού και σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μικρότερου τών 150 μέτρων μήκους οι καταστάσεις διαχωριζόμενου έρματος ίκανοποιούν τήν Άρχή.

Κανονισμός 14

Διαχωρισμός πετρελαίου και υδάτινου έρματος

(1) Πλήν τής περιπτώσεως που προβλέπεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού, σέ νέα πλοία 4.000 τόννων όλικής χωρητικότητας και άνω που δέν είναι πετρελαιοφόρα και γιά νέα πετρελαιοφόρα 150 τόννων όλικής χωρητικότητας και άνω οι δεξαμενές πετρελαίου δέν θα μεταφέρουν έρμα.

(2) Σέ άνώμαλες συνθήκες ή σέ περίπτωση που ή ανάγκη μεταφοράς μεγάλης ποσότητας καυσίμου πετρελαίου καθιστά αναγκαία τήν μεταφορά άκαθάρτου έρματος σέ οποιαδήποτε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου, αυτό τό έρμα θ' αποβάλλεται σέ έγκαταστάσεις υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 χρησιμοποιώντας τόν έξοπλισμό που καθορίζεται στόν Κανονισμό 16(2) του παρόντος Παραρτήματος και θα γίνει άναφορά του γεγονότος στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(3) Όλα τά πλοία θα συμμορφώνονται με τίς άπαιτήσεις τής Παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, όσο είναι εύλογο και πρακτικό.

Κανονισμός 15

Αποθήκευση του πετρελαίου στο πλοίο

(1) Σύμφωνα με τίς διατάξεις τών παραγράφων (5) και (6) του παρόντος Κανονισμού, πετρελαιοφόρα 150 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω, θα είναι έξοπλισμένα με έγκαταστάσεις πληροϋσε τις άπαιτήσεις τών παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού με τόν όρο, ότι στην περίπτωση τών ύπαρχόντων δεξαμενοπλοίων οι άπαιτήσεις γιά συστήματα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου άπορρίψεων και οι διατάξεις δεξαμενών άκαθάρτων ύπολειμμάτων θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά τήν θέση σέ ισχύ, τής παρουσίας Συμβάσεως.

(2) (α) Επαρκή μέσα θα παρέχονται γιά τόν καθαρισμό τών δεξαμενών φορτίου και τήν μετάγγιση του ύπολειπομένου άκαθάρτου έρματος και τών ύπολειμμάτων του καθαρισμού τών δεξαμενών από τίς δεξαμενές φορτίου σέ δεξαμενή καταλοίπων, έγκεκριμένη από τήν Άρχή. Στά ύπάρχοντα δεξαμενόπλοια κάθε δεξαμενή φορτίου, μπορεί νά θεωρηθεί σαν δεξαμενή καταλοίπων.

- (β) Μέ αυτό το σύστημα θα προβλέπονται διατάξεις για την μεταφορά καταλοίπων πετρελαίου σε δεξαμενή ή σύστημα δεξαμενών καταλοίπων κατά τέτοιο τρόπο ώστε κάθε απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Οι διατάξεις της δεξαμενής ή του συνδυασμού δεξαμενών καταλοίπων θα έχουν την απαραίτητη χωρητικότητα για να αποθηκεύουν τα κατάλοιπα, που δημιουργούνται από το πλοίο των δεξαμενών, τα κατάλοιπα πετρελαίου και τα κατάλοιπα ακαθάρτων ερματος, αλλά συνολικά δεν θα είναι λιγότερο από το 3% της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου σε μεταφερόμενο πετρέλαιο, εκτός εάν υπάρχουν διαχωριζόμενες δεξαμενές ερματος σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 του παρόντος Παραρτήματος, ή εάν δεν υπάρχουν συστήματα απαιτούμενα χρησιμοποίησης ύδατος επί πλέον εκείνου του καθαρισμού (ΤΖΙΦΑΡΙΑ) όποτε η Αρχή μπορεί να δεχθεί 2%. Νέα δεξαμενόπλοια άνω των 70.000 τόννων νεκρού βάρους θα είναι εφοδιασμένα με δύο τουλάχιστον δεξαμενές καταλοίπων.
- (δ) Οι δεξαμενές καταλοίπων θα έχουν σχεδιασθεί έτσι όσον αφορά την θέση των βαλβίδων εισαγωγής και εξαγωγής, των διαφραγμάτων ή υδροφραγμάτων, εάν υπάρχουν, ώστε να αποφεύγεται το πετρέλαιο ή το γαλάκτωμα να στροβιλίζεται υπερβολικά ή παρασύρεται από το ύδωρ.
- (3) (α) Θα τοποθετηθεί σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων. Για την σχεδίαση του μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, που θα τοποθετείται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές που έχει υποδείξει ο Οργανισμός. * Συσσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα & θα παρέχει συνεχή καταγραφή της απορρίψεως σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και την συνολική ποσότητα που απορρίφθηκε ή την περιεκτικότητα σε πετρέλαιο και τον ρυθμό της απορρίψεως. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηί τον χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται στο πλοίο τουλάχιστον τρία έτη. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως θα λειτουργεί όταν υπάρχει απόρριψη αποβλήτων από έκρηξη στην θάλασσα και θα εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα όταν η στιγμιαία ποσότητα της απορρίψεως του πετρελαίου υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από τον Κανονισμό 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος όριο. Κάθε άνωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο Βιβλίο πετρελαίου. Θα προβλέπεται μία εναλλακτική μέθοδος χειροκίνητη που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση τέτοιας άνωμαλίας, αλλά η ελαττωματική μονάδα θα επισκευάζεται πριν το πετρελαιοφόρο αρχίζει το επόμενο ταξίδι με έρμα, εκτός εάν κατευθύνεται σε επισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις που καθορίζονται ανωτέρω, εκτός εάν η διακοπή της απορρίψεως μπορεί να γίνει χειροκίνητως και ο ρυθμός της απορρίψεως μπορεί να εκτιμηθεί από τα χαρακτηριστικά της άντλίας.
- (β) Αποτελεσματικοί άνηχυντές της διαχωριστικής επιφανείας πετρελαίου/ύδατος έγκριμένοι από την Αρχή θα υπάρχουν για ένα σύντομο και άκριβη πρόσδιορισμό της διαχωριστικής επιφάνειας ύδατος/πετρελαίου στις δεξαμενές καταλοίπων και θα είναι διαθέσιμοι για χρήση σε άλλες δεξαμενές, όπου ο διαχωρισμός πετρελαίου/ύδατος είναι κατορθωτός και άπ' όπου πρόκειται να απορριφθούν κατάλοιπα άπ' εύθειας στην θάλασσα.
- (γ) Οδηγίες για την λειτουργία του συστήματος θα υπάρχουν, σύμφωνα με έγχειρτίδιο λειτουργίας έγκεκριμένο από την Αρχή. Θα καλύπτουν λειτουργίες τόσο αυτόματες, όσο και χειροκίνητες και θα έχουν σκοπό την εξασφάλιση, ότι σε καμιά περίπτωση δεν θα απορριφθεί πετρέλαιο παρά μόνο σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται στον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.*
- (4) Οι διατάξεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα όλικής χωρητικότητας κάτω των 150 κόρων, για τα οποία ο έλεγχος της απορρίψεως πετρελαίου κατά τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος θα γίνεται με την κατακράτηση του πετρελαίου στο πλοίο και εν συνεχεία την απόρριψη όλων των ακαθάρτων αποπλυμάτων στις έγκαταστάσεις ύποδοξης. Η όλικη ποσότητα του πετρελαίου και του ύδατος που χρησιμοποιήθηκε για καθαρισμό και μεταφέρθηκε στην δεξαμενή καταλοίπων αναφέρεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Αυτή η όλικη ποσότητα θα απορρίπτεται στις έγκαταστάσεις ύποδοξης, εκτός εάν έπαρκεις διατάξεις εξασφαλίζουν, ότι κάθε ποσότης αποβλήτων που επιτρέπεται να απορριφθεί στην θάλασσα, παρακολουθείται αποτελεσματικά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (5) Η Αρχή μπορεί να παραιτηθεί των απαιτήσεων των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού για κάθε πετρελαιοφόρο που αποκλειστικώς κάνει ταξίδια 72 ώρων ή ολιγώτερο σε διάρκεια και σε απόσταση 50 μιλίων από την πλησιέστερη άκτι, έφ' όσον το πετρελαιοφόρο δεν ύποχρεούται να φέρι και δεν φέρι Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως (1973). Μία τέτοια απαλλαγή θα ύπόκειται στην άπαιτητή ότι το πετρελαιοφόρο θα κατακρατεί εις το σκάφος

όλα τα μίγματα πετρελαίου που άκολουθως θα απορρίπτονται στις έγκαταστάσεις ύποδοξης και στην πιστοποίηση από την Αρχή ότι οι διαθέσιμες έγκαταστάσεις ύποδοξης των μίγμάτων πετρελαίου θα είναι έπαρκεις.

(6) Εάν κατά την άπωση του Οργανισμού, έξοπλισμού, έξοπλισμού που άπαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 (1) (α) (υι) του παρόντος Παραρτήματος που όρίζεται στην ύποπαράγραφο (3) (α) του παρόντος Κανονισμού δεν είναι έφικτός για παρακολούθηση της απορρίψεως έλαφρών διύλισμένων προϊόντων (λευκών πετρελαίων) ή Αρχή μπορεί να άπαλλάξει της απαιτήσεως συμμορφώσεως προς αυτήν την ύποχρέωση το πλοίο, ύπό την πρόϋπόθεση ότι η άπόρριψη θα έπιτραπεί μόνον σύμφωνα με την διαδικασία την όριζόμενη από τον Οργανισμό και η όποια θα ίκανοποιεί τις διατάξεις του Κανονισμού 9(1) (α) του παρόντος Παραρτήματος, πλην της ύποχρέωσεως του να έχει σε λειτουργία ένα σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου. Ο Οργανισμός θα έπανεξετάζει την διαθέσιμότητα του έξοπλισμού κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τούς δώδεκα μήνες.

(7) Οι άπαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται στα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν άσφαλο για τα όποια ο έλεγχος της άπορρίψεως της άσφάλτου κατά τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος θα γίνεται από την κατακράτηση των ύπολειμμάτων της άσφάλτου στο πλοίο και την άπόρριψη όλων των ακαθάρτων αποπλυμάτων στις έγκαταστάσεις ύποδοξης.

Κανονισμός 16

Σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου του πετρελαίου που απορρίπτεται και συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / ύδατος.

- (1) Κάθε πλοίο 400 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω θα είναι έφοδιασμένο με μία συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος ή σύστημα διύλισεως τό όποιο θα άναποκρίνεται προς τις διατάξεις της παραγράφου (6) του παρόντος Κανονισμού. Κάθε πλοίο τό όποιο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού ή την παράγραφο (1) του Κανονισμού 14.
- (2) Σε κάθε πλοίο 10.000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω θα τοποθετείται:
- (α) έπιπροσθέτως προς τις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού ένα σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου που θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (5) του παρόντος Κανονισμού ή
- (β) σάν μία εναλλακτική λύση των άπαιτήσεων της παραγράφου (1) και της ύποπαραγράφου (2) (α) του παρόντος Κανονισμού με μία συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου /ύδατος ή όποια θα είναι σύμφωνη με την παράγραφο (6) του παρόντος Κανονισμού και ένα σύστημα άποτελεσματικής διύλισεως, τό όποιο θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.
- (3) Η Αρχή θα εξασφαλίζει, ότι πλοία κάτω των 400 κόρων όλικής χωρητικότητας, είναι έξοπλισμένα, όσο είναι πρακτικώς δυνατόν για να κατακρατούν στο πλοίο τό πετρέλαιο ή τα μίγματα πετρελαίου ή να άπορρίπτουν αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος.
- (4) Για τα υπάρχοντα πλοία οι άπαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά από την ημερομηνία θέσεως σε ίσχύ της παρούσης συμβάσεως.
- (5) Τα συστήματα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου θα είναι τύπου έγκεκριμένου από την Αρχή. Για την σχεδίαση του μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, τό όποιο θα ένοσημάνεται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές τις όποιες έχει υποδείξει ο Οργανισμός. * Συσσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα για την συνεχή καταγραφή της περιεκτικότητας πετρελαίου σε μέρη ανά έκατομμύριο. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηθεί ως προς τό χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται επί τρία έτη τουλάχιστον. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της απορρίψεως θα λειτουργεί, όταν απορρίπτονται άπόβλητα στην θάλασσα και θα είναι έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα εάν η περιεκτικότητά πετρελαίου των άποβλήτων υπερβαίνει τό επιτρεπόμενον ύπό του Κανονισμού 9(1) (β) του παρόντος Παραρτήματος όριο. Κάθε άνωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησεως και ελέγχου της απορρίψεως θα σταματά την άπόρριψη και θα σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Η μονάδα που ύπέστη βλάβη επισκευάζεται πριν τό πλοίο αρχίσει τό επόμενο ταξίδι του, εκτός εάν κατευθύνεται προς επισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με όλες τις διατάξεις που περιέχονται ανωτέρω εκτός από την διακοπή της άπορρίψεως που μπορεί να γίνει χειροκίνητα.
- (6) Οι συσκευές διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος ή σύστημα διύλισεως πετρελαίου θα είναι τύπου έγκεκριμένου από την Αρχή και θα είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορριφθηκε στην θάλασσα άφου περάσει από τις συσκευές διαχωριστήρος ή διύλισεως θα έχει

* Γίνεται μνεία της συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών Αποδόσεως για συσκευές διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α. 233 (VII).

* Γίνεται μνεία του «όδηγου καθάρων θαλασσών για πετρελαιοφόρα» που δημοσιεύθηκε από τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (ICS) και την Διεθνή Ναυτιλιακή Άγορά Έταιρειών Πετρελαιοειδών (OCIMF)

περιεκτικότητα σε πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη από 100 μέρη ανά εκατομμύριο. Για την σχεδίαση αυτών των συσκευών ή "Αρχή θα λάβει υπ' όψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο "Οργανισμός".

(7) Το σύστημα διύλισης του πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θα είναι τύπου εγκριμένου από την "Αρχή και θα έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δέχεται την απόρριψη από την συσκευή διαχωριστήρος και να παράγει απόβλητα των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Θα εφοδιάζεται, με προειδοποιητική συσκευή που θα ενεργοποιείται όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί.

Κανονισμός 17

Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Κατακαθμάτων)

(1) Κάθε πλοίο 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω θα εφοδιάζεται με μία δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας, λαμβανομένου υπ' όψη του τύπου της μηχανής και την διάρκεια του ταξιδιού για να δέχεται τα κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθμήματα) τα οποία δεν μπορούν να διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος, όπως είναι αυτά που προκύπτουν από τον καθαρισμό καυσίμου πετρελαίου και λιπαντικών και από διαρροές πετρελαίου χώρων μηχανής.

(2) Στα νέα πλοία τέτοιες δεξαμενές θα σχεδιάζονται και θα κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνουν τον καθαρισμό τους και να εκφορτώνουν τα κατάλοιπα σε εγκαταστάσεις υποδοχής. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση, όσον είναι εύλογο και πρακτικό.

Κανονισμός 18

Αντλητικά Συστήματα, Σωληνώσεις και Εγκαταστάσεις Απορρίψεως των Πετρελαιοφόρων

(1) Σε κάθε πετρελαιοφόρο θα τοποθετείται στο κατάστρωμα και από τις δύο πλευρές του πλοίου όχητος εκκένωσης για την σύνδεση με τις εγκαταστάσεις υποδοχής προς απόρριψη του ακαθάρτου υδάτινου έρματος ή πετρελαίου που έχει αναμειχθεί με ύδωρ.

(2) Σε κάθε πετρελαιοφόρο οι σωληνώσεις για την απόρριψη στη θάλασσα αποβλήτων που μπορεί να επιτρέπεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος, θα διαχεύονται στο άνοικτο κατάστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου επάνω από την ίσαλο γραμμή στην κατάσταση πλήρους έρματος. Διαφορετική διάταξη σωληνώσεων που θα επιτρέπουν λειτουργία με τον τρόπο που καθορίζεται στην παράγραφο (4) (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

(3) Τα νέα πετρελαιοφόρα θα εφοδιάζονται με μέσα για την διακοπή της απορρίψεως των αποβλήτων στην θάλασσα από μια θέση στο άνωτερο κατάστρωμα ή άνωθεν τούτου ώστε να παρακολουθείται οπτικά ο χρησιμοποιούμενος όχητος που αναφέρεται στην παράγραφο (1) του παρόντος κανονισμού και τα απόβλητα από τις σωληνώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέσα για την διακοπή της απορρίψεως δεν απαιτείται να εύρισκονται στην θέση παρακολούθησεως εάν κάποιο σύστημα επικοινωνίας, όπως είναι το τηλέφωνο ή ο ασύρματος υπάρχει μεταξύ της θέσεως του παρατηρητού και της θέσεως έλεγχου της απορρίψεως.

(4) Όλες οι απορρίψεις θα λαμβάνουν χώρα επάνω από την ίσαλο γραμμή με τις κάτωθι εξαιρέσεις:

- Διαχωρισμένο έρμα και καθαρό έρμα μπορεί να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο στους λιμένες ή τερματικούς σταθμούς μακριά από την άκτι.
- Σε υπάρχοντα πλοία τα οποία, χωρίς μετατροπή, δεν είναι δυνατή ή απόρριψη διαχωρισμένου έρματος, επάνω από την ίσαλο μπορεί να απορρίψουν το διαχωρισμένο έρμα κάτω από την ίσαλο υπό την προϋπόθεση ότι μετά από επιθεώρηση της δεξαμενής άμεσως πρό της απορρίψεως διεπιστώθη ότι δεν έχει γίνει ανάμιξη με πετρέλαιο.

Κανονισμός 19

Πρότυπος Σύνδεση για τους Σωλήνες Απορρίψεως

Για να καταστή δυνατόν οι σωλήνες των εθκοιτών υποδοχής να συνδεθούν με τις σωληνώσεις απορρίψεως του πλοίου από τα προερχόμενα των διπυθμένων του μηχανοστασίου κατάλοιπα και οι δύο σωλήνες θα έχουν πρότυπο σύνδεσμον απορρίψεως σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Εξωτερική διάμετρος	215 mm
Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα με την εξωτερική διάμετρο του σωλήνα
Διάμετρος μήκους κοχλιών	183 mm
Εγκοπές στο παρέμβυσμα (φλάντζα)	6 όπες διαμέτρου 22mm που απέχουν εξ ίσου επί του κύκλου κοχλιών ως άνωτέρω χαραγμένες μέχρι της περιφέρειας του παρεμβύσματος το πλάτος της εγκοπής θα είναι 22 mm
Πάχος παρεμβύσματος	20 mm
Κοχλίες και περικόχλια ποσότητες & διαμέτροι	6 όπες διαμέτρου 20 mm ή κάθε μία και καταλλήλου μήκους
<i>Το παρέμβυσμα θα είναι σχεδιασμένο για σωλήνες μεγίστης εσωτερικής διαμέτρου 125 mm και θα είναι από χάλυβα ή από ισοδύναμο υλικό με επίπεδη επιφάνεια. Αυτό το παρέμβυσμα με σαλαμάστρα από υλικό ανθεκτικό στο πετρέλαιο θα είναι κατάλληλο για πίεση λειτουργίας 6 kg/cm²</i>	

Κανονισμός 20

Βιβλίο Πετρελαίου

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο θα εφοδιάζεται με βιβλίο πετρελαίου, είτε σαν τμήμα του επισήμου ημερολογίου είτε κατά άλλο τρόπο, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Το βιβλίο πετρελαίου θα συμπληρώνεται κάθε φορά που λαμβάνει χώρα οποιαδήποτε από τις ακόλουθες λειτουργίες στο πλοίο επηρεάζουσες την κατάσταση φορτώσεως των δεξαμενών.

(α) «Για πετρελαιοφόρα:

- φόρτωση του φορτίου πετρελαίου·
- εσωτερική μεταφορά του φορτίου πετρελαίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού·
- άνοιγμα ή κλείσιμο πριν και μετά την φόρτωση ή την εκφόρτωση των επιστομίων ή παρομίων εξαρτημάτων που συνδέουν εσωτερικά τις δεξαμενές φορτίου·
- άνοιγμα ή κλείσιμο των μέσων της επικοινωνίας μεταξύ των σωληνώσεων του φορτίου και των σωληνώσεων του θαλασσιού έρματος·
- άνοιγμα ή κλείσιμο των επιστομίων της πλευράς του πλοίου πριν, κατά την διάρκεια ή μετά την φόρτωση ή την εκφόρτωση·
- εκφόρτωση του φορτίου πετρελαίου·
- ερματισμός των δεξαμενών φορτίου·
- καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου·
- απόρριψη έρματος εκτός από το διαχωρισμένο έρμα·
- απόρριψη του ύδατος από τις δεξαμενές καταλοίπων·
- διάθεση καταλοίπων·
- απόρριψη από το πλοίο στην θάλασσα των υδάτων των υδροσυλλεκτών, που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο ενώ εύρισκονται σε λιμάνι κατά την συνήθη απόρριψη στην θάλασσα των υδάτων από τους υδροσυλλεκτές που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο.

(β) Για πλοία που δεν είναι πετρελαιοφόρα:

* Γίνεται μνεία της συστάσεως των διεθνών Προδιαγραφών Ικανότητας των συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και των συσκευών μετρήσεως περιεκτικότητας σε πετρέλαιο, που έχουν γίνει αποδεκτές από τον "Οργανισμό με την "Απόφαση Α.233 (VII).

- (ι) ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου ή των χώρων φορτίου πετρελαίου
- (ιι) απόρριψη του ερματος ή του ύδατος καθαρισμού από τις δεξαμενές που αναφέρονται στο (ι) της παρούσης υποπαράγραφου
- (ιιι) διάθεση καταλοίπων
- (ιιι) απόρριψη από το πλοίο στην θάλασσα των υδάτων των υδροσυλλεκτών που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο, ενώ εύσκεται σε λιμάνι και την συνήθη απόρριψη στην θάλασσα των υδάτων από τους υδροσυλλεκτές, που έχουν συγκεντρωθεί στο μηχανοστάσιο.

(3) Σε περίπτωση τέτοιων απόρριψεων πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 11 του παρόντος Παραρτήματος ή στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψεως πετρελαίου, που δεν εξαιρείται από τον παρόντα Κανονισμό θα γίνει έκθεση στο Βιβλίο Πετρελαίου των περιστατικών και των αιτίων της απόρριψεως.

(4) Κάθε λειτουργία που περιγράφεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού θα αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου με τρόπο ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε τμήμα Βιβλίου θα είναι υπογεγραμμένο από τον αξιωματικό ή τους Αξιωματικούς υπηρεσίας για την αναφερόμενη λειτουργία και υπογεγραμμένοι επίσης από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου θα είναι στην επίσημη γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο για πλοία δε που έχουν διεθνές πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) και στα Αγγλικά ή τα Γαλλικά. Οι εγγραφές στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα επικρατούν, σε περίπτωση αμφισβήτησεως ή ασυμφωνίας.

(5) Το Βιβλίο Πετρελαίου θα φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι άμεσως διαθέσιμο κατά πάντα χρόνο και θα κρατείται επί του πλοίου εκτός της περιπτώσεως πλοίων, χωρίς πλήρωμα υπό ρημούλκηση. Θα διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την τελευταία εγγραφή.

(6) Η αρμόδια Αρχή της Κυβερνήσεως του Μέρους της Συμβάσεως μπορεί να επιθεωρήσει το Βιβλίο Πετρελαίου κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο εύσκεται σε λιμάνι ή σταθμούς μακριά από την ακτή και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σ' αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτήσει από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της καταγραφής. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον Πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο βιβλίο πετρελαίου θα γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν μαρτυρία των γεγονότων που εκθέτονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου και η λήψη του επικυρωθέντος αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 21

Ειδικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις πλωτών ή σταθερών γεωτρήσιμων και άλλες πλωτές εξέδρες

Σταθερά ή πλωτά γεωτρήσιμα, όταν απασχολούνται για την εξερεύνηση εκμετάλλευση και τις σχετικές λειτουργίες μακριά από την ακτή, του δρυκτού πλούτου του βυθού της θάλασσας, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος που εφαρμόζονται σε πλοία 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, που δεν είναι δεξαμενόπλοια και εκτός αυτού:

- (α) θα εφοδιαστούν, όσον είναι δυνατό με τις εγκαταστάσεις, που απαιτούνται από τους Κανονισμούς 16 και 17 του παρόντος Παραρτήματος
- (β) θα καταγράφουν όλες τις εργασίες των απόρριψεων που περιλαμβάνουν πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου με τρόπο συγκεκριμένο από την Αρχή και
- (γ) σε κάθε ειδική περιοχή και σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος, ή απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου θ' απαγορεύεται, εκτός εάν η περιεκτικότης των αποβλήτων σε πετρέλαιο, χωρίς διάλυση δεν θα υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΕΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ

Κανονισμός 22

Υποθετικές βλάβες

(1) Προς τον σκοπό της μετρήσεως της υποθετικής έκροχης πετρελαίου από πετρελαιοφόρα λαμβάνονται υποθετικώς ως κατωτέρω τρεις διαστάσεις της εκτάσεως της ζημίας επί παραλληλεπίπεδου μέ εδρες τα πλευρά και τον πυθμένα του πλοίου. Στην περίπτωση ζημιών του πυθμένος δύο καταστάσεις μπορούν να θεωρηθούν ότι εφαρμόζονται ανεξάρτητα ή μία της άλλης στα αναφερόμενα τμήματα του δεξαμενοπλοίου.

(α) Πλευρική βλάβη

- (i) διαμήκης έκταση (L): $\frac{1}{3}L$ ή 14.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
- (ii) εγκάρσια έκταση (T): $\frac{B}{5}$ ή 11.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη (εσωτερικά από τις πλευρές του πλοίου κάθετα στον κεντρικό άξονα του πλοίου στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί το υπολογισθέν ύψος εξάλλων θέρους)

(iii) Κατακόρυφη έκταση (v) από την γραμμή βάσεως προς τα άνω χωρίς όρια

(β) Βλάβη πυθμένος

- (i) Διαμήκης έκταση (L): $\frac{L}{10}$ ή 5 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο
- (ii) Έγκαρσια έκταση (L): $\frac{B}{6}$ ή 10 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο αλλά όχι μικρότερο από 5 μέτρα
- (iii) Κατακόρυφος έκταση από την γραμμή βάσεως (v): $\frac{B}{15}$ ή 6 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο

(2) Οποιαδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο τα σύμβολα, που έχουν δοθεί στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από τον Κανονισμό.

Κανονισμός 23

Υποθετική έκροχ πετρελαίου

(1) Η υποθετική έκροχ πετρελαίου εις την περίπτωση πλευρικής βλάβης (0₁) και βλάβης πυθμένος (0₂) θα υπολογισθεί επί τη βάσει των κατωτέρω τύπων όσον αφορά τα διαμερίσματα που έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη σε όλες τις λογικά πιθανές θέσεις, κατά μήκος του πλοίου και σε έκταση, που καθορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος.

(α) Πλευρικές βλάβες:

$$O_1 = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(β) Βλάβες πυθμένος:

$$O_2 = 1/3(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

όπου: W_i = όγκος πλευρικών δεξαμενών σε κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος. W_i για διαχωρισμένες δεξαμενές ερματος, μπορεί να θεωρηθεί ίσον προς το μηδέν,

C_i = όγκος κεντρικών δεξαμενών εις κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, C_i για διαχωρισμένες δεξαμενές ερματος, μπορεί να θεωρηθεί, ίσον προς το μηδέν,

K_i = $1 - \frac{b_i}{t_i}$ όταν το b_i είναι μεγαλύτερο ή ίσον από το t_i, τότε K_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν

Z_i = $1 - \frac{h_i}{v_s}$ όταν το h_i είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το v_s, τότε Z_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν

b_i = πλάτος των υπό θεωρήση πλευρικών δεξαμενών σε μέτρα που μετρούνται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην κεντρική γραμμή σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο υπολογισθέν ύψος εξάλλων θέρους.

h_i = ελάχιστο ύψος των υπό θεωρήση δεξαμενών διπυθμένων σε μέτρα, όπου δεν υπάρχουν δεξαμενές διπυθμένων τότε h_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν.

Οποιαδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο σύμβολα, που έχουν δοθεί στην παρούσα παράγραφο, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από τον παρόντα Κανονισμό.

(2) 'Εάν ένας κενός χώρος ή διαχωρισμένη δεξαμενή ερματος μήκους μικρότερου του l_c , όπως ορίζεται εις τόν Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, είναι τοποθετημένη μεταξύ των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου, τό Ο_c στον τύπο (I) μπορεί νά υπολογισθεί μέ βάση τήν W_i είναι ο πραγματικός όγκος μιάς τέτοιας δεξαμενής (όπου αυτές έχουν ίση χωρητικότητα) ή τής μικρότερης από τίς δύο δεξαμενές (εάν διαφέρει ή χωρητικότητά τους) πού εδρiscεται παραπλευρώς σέ τέτοιους χώρους, πολλαπλασιασμένη μέ S_i όπως ορίζεται παρακάτω και λαμβάνοντας γιά όλες τίς άλλες πλευρικές δεξαμενές πού έχουν επηρεασθεί από τήν σύγκρουση, τήν τιμή του πραγματικού πλήρους όγκου.

$$S_i = 1 \frac{l_i}{l_c}$$

όπου l_i = μήκος σέ μέτρα του υπό θεώρηση κενού χώρου ή διαχωρισμένης δεξαμενής φορτίου.

(3) (α) Πίστωση θά δίνεται μόνο άναφορικά μέ τίς δεξαμενές διπυθμένον πού είναι είτε άδειες είτε μεταφέρουν καθαρό ύδωρ, όταν τό φορτίο μεταφέρεται σέ δεξαμενές πού βρίσκονται πάνω άπ' αυτές.

(β) 'Όπου τό διπύθμενο δέν εκτείνεται καθ' όλο τό μήκος και τό πλάτος τής άναφερομένης δεξαμενής, τό διπύθμενο θεωρείται, ότι δέν υπάρχει και ο όγκος των δεξαμενών πάνω άπό τήν περιοχή πού έχει γίνει ή βλάβη του πυθμένα θά περιληφθή στο τύπο (II) άκόμη & αν ή δεξαμενή δέν θεωρείται ότι έχει ύποστή ρήγμα λόγω τής ύπάρξεως τέτοιων μερικών διπυθμένων.

(γ) Τά φρεάτια άναρροφήσεως μπορούν νά άγνοηθούν στον προσδιορισμό τής τιμής h_i υπό τόν όρον ότι, τά φρεάτια άναρροφήσεως δέν καταλαμβάνουν μεγάλη επιφάνεια και εκτείνονται κάτω άπό τήν δεξαμενή σέ ελάχιστη άπόσταση και σέ καμμία περίπτωση μεγαλύτερη άπό τό ήμισυ του ύψους του διπυθμένου. 'Εάν τό ύψος ενός τέτοιου φρεατίου υπερβαίνει τό ήμισυ του διπυθμένου τό h_i θά λαμβάνεται ίσο μέ τό ύψος των διπυθμένων μείον τό ύψος του φρεατίου.

'Εάν έχει άγκαστασθεί εντός των διπυθμένων σύστημα σωληνώσεων πού άξυπηρείται τέτοια φρεάτια, θά περιλαμβάνει επιστόμιο ή άλλες διατάξεις κλεισίματος, τοποθετημένες στο σημείο πού ενώνεται μέ τήν δεξαμενή πού άξυπηρείται, γιά ν' άποφεύγεται ή έκροή πετρελαίου σέ περίπτωση βλάβης του συστήματος σωληνώσεων. Αδτές οι σωληνώσεις θά άγκαστασθούν όσον τό δυνατόν ύψηλότερον άπό τόν πυθμένα του πλοίου. Τά επιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια του ταξειδίου, έφ' όσον ή δεξαμενή περιέχει φορτίο πετρελαίου, εκτός άπό τίς περιπτώσεις πού ύπάρχει άνάγκη μεταφοράς φορτίου γιά τήν διόρθωση τής διαγωγής του πλοίου.

(4) Στην περίπτωση πού βλάβη του πυθμένου συμπεριλαμβάνει συγχρόνως τέσσερις κεντρικές δεξαμενές, ο όγκος O_s δύνάται νά υπολογισθεί σύμφωνα μέ τόν τύπο

$$O_s = 1/4 (\Sigma Z_i W_i \cdot \Sigma Z_i C_i) \quad (III)$$

(5) 'Η 'Αρχή μπορεί νά πιστώσει σάν μείωση τής έκροής του πετρελαίου στην περίπτωση βλάβης του πυθμένου, εάν ύπάρχει σύστημα μεταφοράς φορτίου μέ ύψηλή άναρρόφηση άνάγκης σέ κάθε δεξαμενή φορτίου, πού μπορεί νά μεταφέρει πετρέλαιο άπό μία δεξαμενή ή δεξαμενές πού ύπόστησαν ρήγμα σέ διαχωρισμένες δεξαμενές ερματος ή σέ διαθέσιμες δεξαμενές φορτίου μέ πρόσθετη χωρητικότητα, εάν μπορεί νά θεωρηθεί βέβαιο, ότι αυτές οι δεξαμενές θά έχουν άρκετή επί πλέον χωρητικότητα. Πίστωση σέ τέτοιο σύστημα θά καθορίζεται άπό τήν ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου εντός δύο ώρων χρόνου λειτουργίας ίσον μέ τό ήμισυ τής μεγαλύτερης ένεχομένης διαρραγείσης δεξαμενής και άπό τήν δυνατότητα διαθέσεως ίσοδύναμου ποσότητας δεξαμενών ερματος ή φορτίου, πού θά τό δεχθούν. 'Η πίστωση θά περιορίζεται στον έπιτρεπόμενο ύπολογισμό O_s σύμφωνα πρós τόν τύπο (III). Οι σωληνες αυτών των άναρροφήσεων θά είναι τοποθετημένες τουλάχιστον σέ ύψος όχι λιγώτερο άπό τήν κατακόρυφο έκταση τής βλάβης vs. 'Η 'Αρχή θά έφοδιάζει τόν 'Όργανισμό μέ τίς πληροφορίες πού άναφέρονται στις διατάξεις πού έχει άποδεχθεί γιά τήν ένημέρωση των άλλων Μερών τής Συμβάσεως.

Κανονισμός 24

"Όρια του μεγέθους και διατάξεις των δεξαμενών φορτίου

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται μέ τούς όρους του παρόντος Κανονισμού. Κάθε ύπάρχον πετρελαιοφόρο άπαιτείται νά συμμορφωθεί μέ τούς όρους του παρόντος Κανονισμού μέσα σέ δύο έτη άπό τήν έναρξη τής Ισχύος τής παρούσης Συμβάσεως, εάν τό πετρελαιοφόρο έμπίπτει σέ μιά άπό τίς δύο κατηγορίες, πού άναφέρονται κατωτέρω:

- (α) εάν τό πετρελαιοφόρο έχει παραληφθεί μετά τήν 1 'Ιανουαρίου του 1977 ή
(β) εάν στο πετρελαιοφόρο εφαρμόζονται οι ακόλουθες δύο καταστάσεις:

- (i) 'Εχει παραληφθεί όχι άργότερα άπό τόν 'Ιανουάριο του 1977 και τό συμβόλαιο κατασκευής του έγινε μετά τόν 'Ιανουάριο του 1974 ή σέ περιπτώσεις πού δέν ύπάρχει συμβόλαιο κατασκευής του ένωρίτερα, ή τρόπος του έτοποθετήθη ή τό δεξαμενόπλοιο εύρίσκειτο εις παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά τίς 30 'Ιουνίου του 1974.

(2) Οι δεξαμενές φορτίου των πετρελαιοφόρων πού έχουν μέγεθος και διάταξη τέτοια ώστε ή ύποθετική έκροή O_c ή O_s πού ύπολογίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του Κανονισμού 23 του παρόντος Παραρτήματος όπουδήποτε κατά μήκος του πλοίου δέν θά υπερβαίνει τά 30.000 κυβικά μέτρα ή 400 \sqrt{D} , όποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο μέ μέγιστο τά 40.000 κυβικά μέτρα.

(3) 'Ο όγκος κάθε πλευρικής δεξαμενής πετρελαιοφόρου δέν θά υπερβαίνει τά 75% των όριων τής ύποθετικής έκροής πετρελαίου πού άναφέρεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. 'Ο όγκος κάθε κεντρικής δεξαμενής πετρελαίου δέν θά υπερβαίνει τά 50.000 κυβικά μέτρα. 'Εν τούτοις σέ πετρελαιοφόρα μέ διαχωρισμένες δεξαμενές ερματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 13 του παρόντος Παραρτήματος, ο έπιτρεπόμενος όγκος των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου πού εύρίσκειται μεταξύ δύο χωρισμένων δεξαμενών ερματος, κάθε μια άπό τίς όποιες υπερβαίνει σέ μήκος τό l_c μπορεί νά αύξηθεί στο μέγιστο όριο τής ύποθετικής έκροής πετρελαίου, υπό τόν όρον ότι τό πλάτος των πλευρικών δεξαμενών υπερβαίνει τό l_c .

(4) Τό μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δέν θά υπερβαίνει τά 10 μέτρα ή μία άπό τίς παρακάτω τιμές, όποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

(α) όπου δέν ύπάρχει κατά μήκος διάφραγμα είναι:

0.1L

(β) όπου ύπάρχει κατά μήκος διάφραγμα μόνο επί τής κεντρικής γραμμής είναι:

0.15L

(γ) όπου ύπάρχουν δύο ή περισσότερα κατά μήκος διάφραγματα είναι:

(i) γιά τίς πλευρικές δεξαμενές:

0.2L

(ii) γιά τίς κεντρικές δεξαμενές:

(1) εάν $\frac{b_i}{B}$ είναι μεγαλύτερο ή ίσο του 1/5:

0.2L

(2) εάν $\frac{b_i}{B}$ είναι μικρότερο άπό τό 1/5:

— όπου δέν ύπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

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

— όπου ύπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

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

(5) Γιά νά μήν παραβιασθούν τά όρια του όγκου, πού έχουν καθορισθεί στις παραγράφους (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, ανεξάρτητα άπό τόν ύπάρχοντα έγκεκριμένο τύπο του συστήματος μεταγωγής φορτίου, βαλβίδες ή άλλες διατάξεις άποκλεισμού θά τοποθετηθούν μεταξύ των δεξαμενών, εάν αυτός ο τύπος συστήματος μεταγωγής φορτίου συνδέει δύο ή περισσότερες δεξαμενές πετρελαίου. Οι βαλβίδες ή οι διατάξεις άποκλεισμού θά μένουν κλειστές κατά τήν διάρκεια του ταξειδίου.

(6) Οι σωληνώσεις, πού διέρχονται άπό τίς δεξαμενές φορτίου σέ θέση μικρότερη του l_c άπό τίς πλευρές του πλοίου ή σέ ύψος μικρότερο του v_c άπό τόν πυθμένα, θά έχουν έφοδιασθεί μέ επιστόμια ή άλλες διατάξεις άποκλεισμού στα σημεία πού έπικοινωνούν μέ τίς δεξαμενές φορτίου. Αύτά τά επιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια του ταξειδίου, έφ' όσον οι δεξαμενές περιέχουν πετρέλαιο, εκτός άπό τήν περίπτωση πού καθίσταται άναγκαία μεταφορά πετρελαίου γιά τήν διόρθωση τής διαγωγής του πλοίου.

Κανονισμός 25

"Υποδιάρρηση και Ευστάθεια

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται μέ τά κριτήρια ύποδιάρσεως και ευστάθειας εναντι βλάβης, όπως προσδιορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, μετά τήν ύποθετική βλάβη τής πλευρικής ή του πυθμένου, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού γιά κάθε λειτουργικό βόθισμα πού άντανακλά τήν πραγματική μερική ή πλήρη κατάσταση φωτώσεως, πού αντίστοιχει μέ τήν διαγωγή και τήν άντοχή του πλοίου καθώς επίσης και τά ειδικά βάρη του φορτίου. Αύτές οι βλάβες θά πρέπει νά εφαρμόζονται σ' όλες τίς ένδεχόμενες θέσεις κατά μήκος του πλοίου ως έξής:

(α) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλύτερου άπό 225 μέτρα σέ όποιοδήποτε μέρος του μήκους του πλοίου:

(β) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλύτερου άπό 150 μέτρα αλλά όχι μεγαλύτερου άπό 225 μέτρα, σέ όποιοδήποτε μέρος κατά μήκος του πλοίου έξαιρουμένων τής πρυμναίας και τής πρωριαίας φρακτής, πού συνορεύει μέ τόν χώρο μηχανοστασίου τόν έγκατεστημένον εις τήν πρύμνην. Τό μηχανοστασίο θά ύπολογίζεται σάν ένιατο κατακλύσιμο διαμέρισμα:

(γ) σέ δεξαμενόπλοια, πού δέν υπερβαίνουν τά 150 μέτρα σέ μήκος σέ όποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου, μεταξύ των διαδοχικών έγκασιών διαφραγμάτων, μέ έξαιρεση τό χώρο του μηχανοστασίου. Γιά δεξαμενόπλοια 100 μέτρων ή λιγώτερο σέ μήκος, όπου όλες οι άπαιτήσεις τής παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού δέν μπορούν νά Ισχύσουν, χωρίς νά βλαφθούν οδισιστικά οι λειτουργικές Ιδιότητες του πλοίου, ή 'Αρχή μπορεί νά έπιτρέπει άπαλλαγές άπ' αυτές τίς άπαιτήσεις:

Καταστάσεις έρματος, όπου τό δεξαμενόπλοιο δέν μεταφέρει πετρέλαιο

στις δεξαμενές φορτίου, άποκλειομένων και των όποιωνδήποτε καταλοίπων πετρελαίων, δέν θά ύπολογίζονται.

(2) Οι άκόλουθοι όροι, όσον άφορ ά τήν έκταση και τόν χαρακτήρα τής ύποτιθέμενης βλάβης θά εφαρμόζονται:

(α) ' Η έκταση τής βλάβης στην πλευρά ή τόν πυθμένα θά καθορίζεται κατά τόν Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος έκτός εάν ή κατά μήκος έκταση τής βλάβης στον πυθμένα εντός των 0.3L από τήν πρωραία κάθετο θά είναι ή ίδια όπως και για τήν βλάβη στην πλευρά, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 22 (1) (α) (1) του παρόντος Παραρτήματος. ' Οποιαδήποτε βλάβη μέ μικρότερο άποτέλεσμα σε μία σοβαρότερη κατάσταση δέν θά λαμβάνεται ύπ' όψη.

(β) ' Όπου ή βλάβη πού άναφέρεται στα έγκάρσια διαφράγματα θεωρείται, όπως προσδιορίζεται στις ύποπαράγραφους (1)(α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, έγκάρσια ύδατοστεγή διαφράγματα θά τοποθετηθούν σε άπόσταση τουλάχιστο ίση μέ τήν κατά μήκος έκταση τής ύποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στην ύποπαράγραφο (α) τής παρούσης παραγράφου, για να θεωρηθεί άποτελεσματική. ' Όπου έγκάρσια διαφράγματα είναι τοποθετημένα σ' άπόσταση μικρότερη, ένα ή περισσότερα από αυτά τά διαφράγματα μέσα στα όρια τής βλάβης θά θεωρούνται ότι δέν ύπάρχουν μέ σκοπό τόν καθορισμό των κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

(γ) ' Όπου θεωρείται ότι ύπάρχει βλάβη μεταξύ των διαδοχικών έγκαρσιών ύδατοστεγών διαφραγμάτων, όπως προσδιορίζεται στην ύποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού, δέν θά θεωρηθούν κατεστραμένα έγκάρσια κύρια διαφράγματα ή έγκάρσια διαφράγματα, πού περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ή δεξαμενές διπυθμένων έκτός εάν:

(i) Τό διάστημα των διαδοχικών διαφραγμάτων είναι μικρότερο από τήν κατά μήκος έκταση τής ύποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στην ύποπαράγραφο (α) τής παρούσης παραγράφου· ή

(ii) ύπάρχει βαθμίδα ή κοιλώμα στην έγκάρσια φρακτή μεγαλύτερο από 3.05 μέτρα μήκους, πού εύρίσκεται εντός τής έκτάσεως τής ύποτιθέμενης βλάβης. ' Η βαθμίδα, πού σχηματίζεται από τό διάφραγμα και από τήν όροφή τής πρηναιάς δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως δέν θά θεωρείται βαθμίδα για τήν εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού.

(δ) ' Εάν σωλήνες άγωγού ή σήραγγες, είναι τοποθετημένες εντός τής έκτάσεως τής ύποτιθέμενης βλάβης, θά ύπάρχουν διατάξεις μέ τις όποιες δέν θά είναι δυνατή ή προοδευτική κατάκλιση των συνορευόντων διαμερισμάτων, έκτός εκείνων πού ύποτίθεται, ότι θά κατακλυσθούν για κάθε περίπτωση βλάβης.

(3) Τά πετρελαιοφόρα θά θεωρούνται, ότι άνταποκρίνονται μέ τά κριτήρια τής ευστάθειας έναντι βλάβης, εάν συμμορφώνονται μέ τις άκόλουθες άπαιτήσεις:

(α) ' Η τελική ίσαλος γραμμή, ύπολογιζομένης τής κλίσεως και διαγωγής, θά είναι κάτω από τό χαμηλότερο άκρο όποιουδήποτε άνοίγματος, διά μέσου του όποιου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατάκλιση. Τέτοια άνοίγματα θεωρούνται έξαιρετικά και άνοίγματα, πού κλείνουν μέ στεγανές θύρες ή καλύμματα κυτών στεγανά στις καιρικές συνθήκες. Τέτοια άνοίγματα δέν θεωρούνται αυτά πού κλείνουν μέ στεγανά καλύμματα άνθρωποθυρίδων και άνοίγματα χωρίς χείλος, μικρά στεγανά καλύμματα, άνοιγμάτων δεξαμενών φορτίου πού διατηρούν καλά τήν άκεραιότητα του καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες στεγανές συρόμενες πόρτες και παραφωτίδες μονίμως κλειστού τύπου.

(β) Στην τελική κατάσταση κατακλύσεως, ή πλευρική κλίσις λόγω άσυμμετρίας τής κατακλύσεως δέν θά ύπερβαίνει τις 25 μοίρες μέ τόν όρον ότι αυτή ή γωνία μπορεί να αύξηθεί στις 30 μοίρες, εάν δέν λαμβάνει χώρα βύθισις του άκρου του καταστρώματος.

(γ) ' Η ευστάθεια στο τελικό στάδιο τής κατακλύσεως θά διερευνηθεί και μπορεί να θεωρηθεί ίκανοποιητική, εάν ή καμπύλη μοχλού έπαναφοράς έχει τουλάχιστο περιθώριο 20 μοιρών πέρα από τήν θέση ίσορροπίας, εν συνδυασμώ μέ μέγιστο άπομέγοντα μοχλό έπαναφοράς τουλάχιστο 0,1 μέτρα. ' Η ' Αρχή θά λάβει ύπ' όψη τής ύποτιθέμενου κίνδυνου πού παρουσιάζεται από προστατευόμενα ή μη προστατευόμενα άνοίγματα πού δυνατόν να βυθισθούν προσωρινά μέσα στα όρια τής άπομενούσης ευσταθείας.

(δ) ' Η ' Αρχή θά πρέπει να ίκανοποιείται στο ότι ή ευστάθεια είναι άρκετή κατά τήν διάρκεια του ένδιαμέσου σταδίου κατακλύσεως.

(4) Οι άπαιτήσεις τής παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού θά έπιβεβαιωθούν μέ ύπολογισμούς πού θά λάβουν ύπ' όψη τά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τις διατάξεις, τήν διαμόρφωση και τό περιεχόμενο των βλαβέντων διαμερισμάτων, τήν κατατομή, τό ειδικό βάρος και τήν επίδραση ελευθέρων επιφανειών ύγρων. Οι ύπολογισμοί θά βασισθούν επί των κατωτέρω:

(α) ' Θα ύπολογισθεί κάθε άδειά ή μερικώς πληρωμένη δεξαμενή, τό ειδικό βάρος των φορτίων, πού περιέχονται καθώς και πιθανή εκροή ύγρων από βλαβέντα διαμερίσματα.

(β) Τό ποσοστόν κατακλύσεως ύπολογίζεται ως εξής:

Χώροι	Ποσοστόν κατακλύσεως
* Αποθήκες	0.60
Χώρος ένδειατήσεως	0.95
Χώροι μηχανημάτων	0.85
Κενοί χώροι	0.95
Χώροι προοριζόμενοι για καταναλώσιμα ύγρά	0 ή 0.95*
Χώροι προοριζόμενοι για άλλου είδους ύγρά	0 ή 0.95**

* ' Οτιδήποτε έχει σαν άποτέλεσμα πιο άυστηρές άπαιτήσεις.

** Τό ποσοστό τής κατακλύσεως μερικώς πληρωμένων διαμερισμάτων θ' άποτελείται από τόν ποσόν ύγρου πού μεταφέρεται.

(γ) ' Η άντωση όποιασδήποτε ύπερκατασκευής κατ' εθείαν άνωθεν τής πλευράς πού ύπέστη βλάβην θά πρέπει να παραβλεφθεί. Τά μέρη τής ύπερκατασκευής πού δέν έχουν κατακλυσθεί πέρα από τήν έκταση τής βλάβης, μπορούν να ληφθούν ύπ' όψη υπό τόν όρον ότι είναι χωρισμένα από τά βλαβέντα μέρη μέ άεροστεγείς φρακτές και ότι τά άθικτα μέρη συμμορφώνονται μέ τις άπαιτήσεις τής ύποπαράγραφου (3) (α) του παρόντος Κανονισμού. Γυγλιματώεις ύδατοστεγείς πόρτες μπορούν να γίνων δεκτές σε ύδατοστεγείς φρακτές στις ύπερκατασκευές.

(δ) ' Η επίδραση τής ελεύθερης επιφάνειας θά ύπολογίζεται σε γωνία πλευρικής κλίσεως 5 μοιρών για κάθε ξεχωριστό διαμέρισμα. ' Η ' Αρχή μπορεί να άπαιτήσει ή να έπιτρέψει οι διορθώσεις στην ελεύθερη επιφάνεια να ύπολογισθούν μέ μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη από 5 μοίρες για τις μερικώς πληρωμένες δεξαμενές.

(ε) Για τόν ύπολογισμό τής επίδρασεως τής ελεύθερης επιφάνειας για ανάλωμα ύγρά θά ύποτεθεί όπως για κάθε τύπο ύγρου τουλάχιστον ένα ζευγάρι ή μία μοναδική κεντρική δεξαμενή έχει ελεύθερη επιφάνεια και ή δεξαμενή ή ό συνδυασμός των δεξαμενών πού θά ληφθούν ύπ' όψη στον ύπολογισμό θά είναι αυτές πού ή επίδραση τής ελεύθερης επιφάνειας είναι πιο μεγάλη.

(5) ' Ο Πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου και τό άρμόδιο πρόσωπο ενός πετρελαιοφόρου, πού δέν κινείται μέ δικά του μέσα για τό όποιο αυτό τό Παράρτημα εφαρμόζεται θά πρέπει να προμηθευθεί από ένα έγκεκριμένο τύπο:

(α) πληροφοριών σχετικών μέ τήν φόρτωση και τήν διανομή φορτίου, πού είναι άπαραίτητες για να έξασφαλισουν τήν συμμόρφωση μέ τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού· και

(β) στοιχείων μέ τά όποια άποδεικνύεται ή ίκανότητα του πλοίου να συμμορφωθεί μέ τά κριτήρια τής ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζεται από τόν παρόντα Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης και τής επίδρασης των άπαλλαγών, πού μπορεί να εφαρμοσθούν σύμφωνα μέ τήν ύποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού.

Προσάρτημα Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ*

Άσφαλτοϋχα διαλύματα	GAS OIL
* Αποθέματα από άναμειξεις Πισσώδη έπιστρώματα όροφών	* Έκ πυρολύσεως
* Υπόλειμμα εθείας ροής	* Αποθέματα άναμειξ. Βενζίνης
	* Άλκώλια - Καύσιμο
Πετρέλαια	* Έπανεξεργασθέντα
* Έξευγενισμένα	Πολυμερή - Καύσιμο
* Ακατέργαστα	Βενζίνες
Μίγματα πού περιέχουν άκατέργαστο (όρυκτό) πετρέλαιο	Βενζίνη φυσική
DIESEL OIL	Βενζίνη αυτοκινήτων
FUEL OIL Νο 4 (Μαζούτ - καύσιμο Νο. 4)	Βενζίνη άεροπορίας
» Νο 5	Εθείας άποστάξεως
» Νο 6	Καύσιμο Νο 1 (κηροζίνη)
* Υπόλειμμα μη άποστάξιμο Μαζούτ	Καύσιμο Νο. 1-D
* Έλαιο όδοποιίας	Καύσιμο Νο. 2
* Έλαιο μεταλλαγής	Καύσιμο Νο. 2-D
* Αρωματικά έλαια (μη περιλαμβανομένων των φυτικών έλαίων)	Καύσιμο άεροποριών
Λιπαντέλαια και άπόθεμα άναμειξών	JP-1 (Κηροζίνη)
* Ορυκτέλαιο	JP-3
* Έλαιο μηχανής	JP-4
» διαβρώσεως	JP-5 (κηροζίνη, βαριά)
» περιστροφής	Καύσιμο τουρμπινών
» στροβίλων	Κηροζίνη
	* Ορυκτό οινόπνευμα
Αποστάγματα	Νάφθα
Εθείας άποστάξεως	Διαλυτικό
* Αποθέματα εθρέως έμπλουτισμού	* Απόσταγμα έλαίου πετρελαίου

* Ο Κατάλογος των πετρελαιοειδών δέν θά θεωρείται άναγκαστικά περιοριστικός

Προσάρτημα II

Τύπος Πιστοποιητικού

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1973)

*Εξεδόθη σύμφωνα με τους όρους της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από πλοία, (1973), υπό την εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

υπό (πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου προσώπου ή του 'Οργανισμού) του εξουσιοδοτημένου, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από τὰ Πλοία, (1973)

Όνομα Πλοίου	Διεθνές διακριτικό Σήμα	Λιμνήν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότης

Τύπος του πλοίου:

Πετρελαιοφόρο συμπεριλαμβανομένου και του πλοίου πολλαπλού φορτίου* Πλοίο μεταφοράς ασφάλτου*

Πλοίο που δεν είναι πετρελαιοφόρο, με δεξαμενές φορτίου, που έμπειτε στις διατάξεις του Κανονισμού 2 (2) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως*

Πλοίο διαφορετικό από τὰ άνωτέρω*

Νέον ή υπάρχον πλοίων*

- * Ημερομηνία κατασκευής ή συμβολαίου εύρειας μετασκευής
- * Ημερομηνία που ή τρόπος του έποποθετήθη ή τό πλοίο εύρίσκειτο σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή ήμερομηνία που άρχισε ή εύρεία μετασκευή.
- * Ημερομηνία παραδόσεως ή άποπερατώσεως της εύρειας μετασκευής

ΜΕΡΟΣ Α: ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοίο είναι έφοδιασμένο με:

για πλοία 400 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω:

- (α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος* (Ικανή νά παράγει έκροη που νά μήν υπερβαίνει τὰ 100 μέρη ανά εκατομμύριο σε πετρέλαιο) ή
- (β) σύστημα διύλισεως, συγκρατήσεως πετρελαίου* (Ικανό νά παράγει έκροη, που νά μήν υπερβαίνει τὰ 100 μέρη ανά εκατομμύριο σε πετρέλαιο).

για πλοία 10.000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω:

- (γ) σύστημα αυτόματου παρακολουθήσεως και έλέγχου της άπορρίψεως του πετρελαίου* (έπιπροσθέτως προς τό (α) ή (β) άνωτέρω ή
- (δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος και σύστημα διύλισεως συγκρατήσεως πετρελαίου* (Ικανό νά παράγει έκροη πετρελαίου που νά μήν υπερβαίνει τὰ 15 μέρη ανά εκατομμύριο) αντί των (α) ή (β) άνωτέρω.

Λεπτομέρειες των άπαιτήσεων με τίς όποιες παραχωρούνται έξαιρέσεις σύμφωνα με τόν Κανονισμό 2 (2) και 2 (4) (α) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως:

Παρατηρήσεις:

* Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή.

- Αυτό τό μέρος θά έπρεπε νά συμπληρώνεται για τὰ πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων μεταφοράς ασφάλτου & με εκείνες τίς έγγραφές, που είναι εφαρμοστέες σε πλοία άλλα εκτός από τὰ πετρελαιοφόρα, που είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για νά μεταφέρουν πετρέλαιο χυδην συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων και άνω.
- Αυτή ή σελίδα δεν χρειάζεται νά ανατυπωθεί επί πιστοποιητικού έκδοθέντος για οιοδήποτε πλοίο άλλο από εκείνα που αναφέρονται στην ύποσημείωση 1
- Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή.
- * Η παρούσα έγγραφη δεν χρειάζεται νά επαναληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο από τό πρώτο Πιστοποιητικό, που παρεχωρήθη στο πλοίο.

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ 1 2

Νεκρό βάρος μετρικοί τόνοι. Μήκος πλοίου μέτρα

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο:

- (α) άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα και νά συμμορφώνεται¹
- (β) δεν άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα²
- (γ) δεν άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα, αλλά νά συμμορφώνεται³ με τίς άπαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

* Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωριζόμενου έρματος είναι κυβικά μέτρα και άντιστοιχεί με τίς άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως. Τό διαχωριζόμενο έρμα είναι διανεμημένο ως έξης:

Δεξαμενή	Ποσότης	Δεξαμενή	Ποσότης

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Τόν παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Συμβάσεως για τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973, άναφορικά με τήν άποφυγή της ρυπάνσεως από πετρέλαιο και

* Η επιθεώρηση δείχνει, ότι ή κατασκευή, ό εξοπλισμός, τὰ εξαρτήματα, οι διατάξεις και τὰ ύλικά του πλοίου και ή κατάσταση σ' αυτό είναι ικανοποιητικά από κάθε άποψη και ότι τό πλοίο συμμορφώνεται με τίς εφαρμοστέες διατάξεις του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

Τό παρόν πιστοποιητικό ίσχύει μέχρι

υποκειμένο σε ένδιάμση επιθεώρηση ή επιθεωρήσεις κατά διαστήματα.

* Εξεδόθη εις (τόπος έκδόσεως του Πιστοποιητικού)

..... 19..... (* Υπογραφή άρμοδίου έξουσ/μένου όργάνου τό όποίο εξέδωσεν τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της έκδόσης ' Αρχής)

* Οπισθογράφηση για τὰ υπάρχοντα πλοία*

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο έχει εξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε νά άναποκρίνεται με τίς άπαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως για τήν άποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία, 1973, όσον άφορά τὰ υπάρχοντα πλοία, τρία έτη από της ήμερομηνίας της ενάρξεως της ίσχύος της Συμβάσεως.

* Υπογραφή (υπογραφή άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος στον όποίο έγινε ή όπισθογράφησις

* Ημερομηνία όπισθογραφήσεως

(Σφραγίδα της ' Αρχής)

Ενδιάμεση επιθεώρηση

Πιστοποιείται ότι στην ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον Κανονισμό 4 (1) (γ) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως, το παρόν πλοίο και η κατάσταση αυτού βρέθηκε ότι αναποκρίνονται προς τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως.

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 8 (2) και (4) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως ή ισχύς του Πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΑΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΒΙΒΑΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

I - ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου

Όλικη ικανότης του πλοίου για μεταφορά φορτίου σε κυβικά μέτρα

Ταξίδι από (ημερομηνία) μέχρι (ημερομηνία)

(α) Φόρτωση φορτίου πετρελαίου

1.	Ημερομηνία και τόπος φορτώσεως			
2.	Τύποι του φορτωθέντος πετρελαίου			
3.	Χαρακτηριστικά αναγνωρίσεως πληρωθεισών δεξαμενών			
4.	Κλείσιμο των επιστομιών των δεξαμενών φορτίου και των επιστομιών που απομονώνουν τις γραμμές με τό πέρασ της φορτώσεως ²			

Ο ύπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως με τα άνωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια άπορρίψεως οι συνδέσεις και οι διασυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων έχουν ασφαλισθεί με τό πέρασ της φορτώσεως του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφής Αρμόδιος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(β) Έσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τήν διάρκεια του ταξιδιού.

5.	Ημερομηνία έσωτερικής μεταφοράς			
6.	Χαρακτηριστικά της δεξα- (i) από μενης ή δεξαμενών (ii) εις			
7.	Η δεξαμενή ή οι δεξαμενές του (6) (i) άνωτέρω έξεκκενώθησαν,			

Ο ύπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τα άνωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια άπορρίψεως από τό πλοίο, οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και οι ένδοσυνδέσεις, ασφαλισθηκαν με τήν συμπλήρωση της έσωτερικής μεταφοράς του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφής Αρμόδιος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(γ) Έκφόρτωση φορτίου πετρελαίου

8.	Ημερομηνία και τόπος εκφόρτωσης			
9.	Χαρακτηριστικά της δεξαμενης ή των δεξαμενών που εξεφορτώθησαν			
10.	Η δεξαμενή ή δεξαμενές έξεκκενώθησαν			
11.	Άνοιγμα των άπαιτουμένων επιστομιών των δεξαμενών φορτίου και των άπαιτουμένων επιστομιών άπομονώσεως της γραμμής προς της εκφορτώσεως του φορτίου ²			
12.	Κλείσιμο των άπαιτουμένων επιστομιών των δεξαμενών φορτίου και των άπαιτουμένων επιστομιών άπομονώσεως της γραμμής με τήν συμπλήρωση της εκφορτώσεως ²			

Ο ύπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τα άνωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια άπορρίψεως από τα όποια οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και οι ένδοσυνδέσεις ασφαλισθηκαν με τήν συμπήρωση της εκφορτώσεως του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφής Ο Αρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(δ) Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου

13.	Χαρακτηριστικά της ή των δεξαμενών που ερματισθηκαν			
14.	Ημερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά τήν έναρξη του ερματισμού			
15.	Εάν τα επιστόμια που συνδέουν τις γραμμές φορτίου και τις γραμμές διαχωρισμένου ερματος έχρησιμοποιήθηκαν, αναφέρατε ώρα, ημερομηνία και στίγμα του πλοίου, όταν τα επιστόμια (α) άνοιχθησαν (β) εκλεισθησαν			

1. Αυτό τό μέρος θά συμπληρωθεί για πετρελαιοφόρα περιλαμβανομένων και των πλοίων συνδεδεασμένων φορτίων και των μεταφερόντων ασφαλο και οι έγγραφές, που απαιτείται θά συμπληρωθούν για τα πλοία που δεν είναι πετρελαιοφόρα, τα όποια είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν πετρελαιο χύδην συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων και άνω. Αυτό τό Μέρος δεν πρέπει να γράφεται εκ νέου σε Βιβλίο Πετρελαίου που εκδίδεται για όποιοδήποτε άλλο πλοίο από εκείνο που αναφέρεται άνωτέρω.

2. Άπαιτούμενα επιστόμια και περιφερή εξαρτήματα είναι εκείνα που αναφέρονται στούς Κανονισμούς 20 (2) (α) (ii), 23 και 24 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

3. Με εύκαμπτους σωλήνες με μηχανήματα καθαρισμού ή και με χημικά καθαρισμού. Όπου ο καθαρισμός έγινε με χημικά πρέπει να αναφερθεί τό είδος και ή ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε.

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τὰ ἀνωτέρω, ὅλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τὰ ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπὸ τὸ πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνώσεων καὶ οἱ ἐνδοσυνδέσεις ἀσφαλίσθησαν μὲ τὸ πέρας τοῦ ἐρματισμοῦ.

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(ε) Καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου

16.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν πού καθαρίσθησαν			
17.	Ἡμερομηνία καὶ διάρκεια τοῦ καθαρισμοῦ			
18.	Μέθοδοι τοῦ καθαρισμοῦ ³			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(στ) Ἀπόρριψη τοῦ ἀκαθάρτου ἐρματος

19.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν			
20.	Ἡμερομηνία καὶ στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως στὴν θάλασσα			
21.	Ἡμερομηνία καὶ στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὸ τέλος τῆς ἀπορρίψεως στὴν θάλασσα			
22.	Ἡ ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως			
23.	Ποσότης πού ἀπορρίφθηκε στὴν θάλασσα			
24.	Ποσότης τοῦ ἀκαθάρτου ὕδατος πού μεταφέρθηκε στὴν (στὶς) δεξαμενὴ(νές) καταλοίπων (νὰ προσδιορισθοῦν τὰ χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων)			
25.	Ἡμερομηνία καὶ λιμὴν παραδόσεως στὶς εὐκολιές ὑποδοχῆς καταλοίπων (ἐάν ὑπάρχουν)			
26.	Ἐλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητος κατὰ τὴν διάρκεια τῆς νυκτός & εἰς καταφατικὴ περίπτωσι, ἐπὶ πόσο χρονικὸ διάστημα.			
27.	Ἐγένετο κανονικὸς ἐλεγχος τῆς ἐκροῆς & τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στὴν περιοχὴ τῆς ἀπορρίψεως;			
28.	Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στὴν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος στὴν περιοχὴ τῆς ἀπορρίψεως;			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(ζ) Ἀπόρριψη τῶν ὑδάτων ἀπὸ τὶς δεξαμενὲς καταλοίπων

29.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ (νῶν) καταλοίπων			
30.	Χρόνος κατακαθίσεως ἀπὸ τὴν τελευταία εἰσδοδὸ τῶν καταλοίπων ἢ			
31.	Χρόνος κατακαθίσεως ἀπὸ τὴν τελευταία ἀπόρριψη			
32.	Ἡμερομηνία, χρόνος καὶ στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως.			
33.	Βυθομέτρηση τοῦ συνολικοῦ περιεχομένου κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως			

34.	Βυθομέτρηση τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφάνειας πετρελαίου/ὕδατος κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως			
35.	Ποσότητα χύδην πού ἀπορρίφθηκε καὶ ρυθμὸς ἀπορρίψεως			
36.	Τελικὴ ποσότης πού ἀπορρίφθηκε καὶ ρυθμὸς τῆς ἀπορρίψεως.			
37.	Ἡμερομηνία, χρόνος καὶ στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὸ πέρας τῆς ἀπορρίψεως			
38.	Ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως			
39.	Βυθομέτρηση τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφάνειας πετρελαίου/ὕδατος κατὰ τὸ πέρας τῆς ἀπορρίψεως			
40.	Ἐλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητος κατὰ τὴν διάρκεια τῆς νυκτός & σὲ καταφατικὴ περίπτωσι ἐπὶ πόσο χρονικὸ διάστημα.			
41.	Ἐγένετο κανονικὸς ἐλεγχος τῆς ἐκροῆς καὶ τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στὴν περιοχὴ τῆς ἀπορρίψεως.			
42.	Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στὴν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος στὴν περιοχὴ τῆς ἀπορρίψεως			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(η) Διάθεση καταλοίπων

43.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν			
44.	Διατεθεῖσα ποσότης ἀπὸ κάθε δεξαμενῆ			
45.	Μέθοδος διαθέσεως καταλοίπων α) σὲ εὐκολιές ὑποδοχῆς β) ἀνάμιξη μὲ τὸ φορτίο γ) μεταφορὰ σὲ ἄλλη δεξαμενὴ(νές) (χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) δ) Ἄλλη μέθοδο (ἀναφέρατε ποῖα)			
46.	Ἡμερομηνία καὶ λιμὴν διαθέσεως τῶν καταλοίπων			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(θ) Ἀπόρριψη καθαροῦ ἐρματος ἀπὸ τὶς δεξαμενὲς φορτίου

47.	Ἡμερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ ἐρματος			
48.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν πού ξεφορτώθηκαν			
49.	Ἦτο (ἦσαν) ἡ δεξαμενὴ(νές) κενές κατὰ τὴν πλήρωσι			
50.	Στίγμα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν συμπλήρωσι, ἐάν εἶναι ἄλλο ἀπὸ τὸ ἀναφερόμενο στὸ 47 ἀνωτέρω.			
51.	Ἐλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητος κατὰ τὴν διάρκεια τῆς νυκτός καὶ σὲ καταφατικὴ περίπτωσι ἐπὶ πόσο χρονικὸ διάστημα.			
52.	Ἐγένετο κανονικὸς ἐλεγχος τῆς ἐκροῆς καὶ τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στὴν περιοχὴ ἀπορρίψεως;			
53.	Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στὴν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος, στὴν περιοχὴ τῆς ἀπορρίψεως			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός
 Ὁ Πλοίαρχος

(ι) Απόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό οποίο συσσωρεύθηκε στους χώρους του μηχανοστασίου όταν τό πλοίο εύρίσκεται εντός λιμένων

54.	Λιμήν			
55.	Διάρκεια παραμονής			
56.	Διατεθείσα ποσότης			
57.	Ημερομηνία και τόπος διαθέσεως			
58.	Μέθοδος τής διαθέσεως (αναφέρατε εάν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρ)			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(κ) Τυχαίες ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις άπορρίψεως πετρελαίου.

59.	Ημερομηνία και ώρα συμβάντος			
60.	Τόπος ή στίγμα του πλοίου τήν ώρα του συμβάντος			
61.	Κατά προσέγγιση ποσότητα και τύπος πετρελαίου			
62.	Περιστάσεις άπορρίψεως ή διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις.			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(λ) Έχει τεθεί εκτός λειτουργίας τό σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου κατά τήν διάρκεια άπορρίψεως από τό πλοίο στην θάλασσα; εάν ναι, αναφέρατε τήν ώρα και τήν ήμερομηνία τής βλάβης και τήν ώρα και τήν ήμερομηνία τής επαναλειτουργίας και επιβεβαιώσατε ότι τόυτο έγγένετο από βλάβη τής συσκευής και αναφέροντας τούς λόγους, εάν είναι γνωστοί

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(μ) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις

Σέ πετρελαιοφόρα μικρότερα τών 150 κόρων όλικής χωρητικότητος, πού λειτουργούν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 15 (4) του Παραρτήματος I τής παρούσης Συμβάσεως, δέον νά χρησιμοποιείται κατάλληλο βιβλίο Πετρελαίου ύποδειχθέν-νο από τήν Άρχή.

Σέ πλοία πού μεταφέρουν άσφαλτο, μπορεί νά χρησιμοποιείται ξεχωριστό Βιβλίο Πετρελαίου ύποδειχθένόμο από τήν Άρχή, ή όποία μπορεί νά λάβει όπ' όσιν πρόσ τούτο τούς τομείς (α), (β), (γ), (ε), (η), (ι), (κ) και (μ) του παρόντος ύποδείγματος του Βιβλίου Πετρελαίου.

II - ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου
 Λειτουργίες από (ήμερομηνία), μέχρι ... (ήμερομηνία)

(α) Έρματισμός ή καθαρισμός δεξαμενών καυσίμων

1.	Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως τής δεξαμενής(ών) πού έρματίσθηκαν			
----	--	--	--	--

4. Εάν ή άντλία εκκινά αυτόματως και άπορρίπτει πάντοτε διά μέσου διαχωριστήρος θά είναι άρκετό νά έγγράφεται καθημερινώς «αυτόματη άπόρριψη από τούς ύδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος».

5. Όταν ή άντλία λειτουργεί αυτόματως και άπορρίπτει πάντοτε μέσω διαχωριστήρος, θά είναι άρκετό νά αναγράφεται καθημερινώς «Αυτόματη άπόρριψη από τούς ύδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος».

2.	Εάν εκθαρίσθησαν άφóτου τοποθετήθηκε τελευταία πετρελαιο άλλως γράφεται ποιός τύπος πετρελαίου μεταφέρθηκε τελευταία.			
3.	Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά τήν έναρξη του καθαρισμού			
4.	Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά τήν έναρξη του έρματισμού			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(β) Απόρριψη ακαθάρτου έρματος ή ύδατος καθαρισμού από δεξαμενές πού αναφέρονται στον τομέα (α)

5.	Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως τής δεξαμενής ή τών δεξαμενών			
6.	Ημερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως			
7.	Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά τό πέρας τής άπορρίψεως			
8.	Ταχύτης ή ταχύτητες του πλοίου κατά τήν διάρκεια τής άπορρίψεως			
9.	Μέθοδος άπορρίψεως (αναφέρατε, εάν σε εύκολίες ύποδοχής καταλοίπων ή μέσω συσκευής διαχωριστήρος)			
10.	Ποσότητα πού άπορρίφθηκε			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(γ) Διάθεση καταλοίπων

11.	Ποσότης καταλοίπων πού συγκρατήθηκαν στο πλοίο			
12.	Μέθοδος διαθέσεως τών καταλοίπων α) σε εύκολίες ύποδοχής β) άνεμίχθησαν μέ τήν έπόμενη πετρέλευση γ) μεταφέρθησαν σε άλλη δεξαμενή δ) άλλη μέθοδος (αναφέρατε ποία)			
13.	Ημερομηνία και λιμήν τής διαθέσεως τών καταλοίπων			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(δ) Απόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό οποίο συσσωρεύθηκε στους ύδροσυλλέκτες του μηχανοστασίου ενώ τό πλοίο εύρίσκεται εν λιμένι.

14.	Λιμήν			
15.	Διάρκεια παραμονής			
16.	Ποσότης πού άπορρίφθηκε			
17.	Ημερομηνία & τόπος τής άπορρίψεως			
18.	Μέθοδος άπορρίψεως α) Μέσω συσκευής διαχωριστήρος β) Μέσω συσκευής διύλισεως πετρελαίου γ) Μέσω συσκευής διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος & συσκευής διύλισεως πετρελαίου δ) Σε έγκαταστάσεις ύποδοχής			

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός
 Ο Πλοίαρχος

(ε) Τυχαιές ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις άπορριψεως πετρελαιου

19.	Ημερομηνία και χρόνος συμβάντος		
20.	Τόπος ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος		
21.	Κατά προσέγγιση ποσότης και τύπος πετρελαίου		
22.	Περιστάσεις άπορριψεως ή διαφυγής αιτίες αυτών και γενικές παρατηρήσεις		

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(στ) Έχει τεθεί εκτός λειτουργίας τό σύστημα αυτόματης παράκολουθήσεως και έλέγχου κατά την διάρκεια άπορριψεως από τό πλοίο στην θάλασσα. Εάν ναι, αναφέρατε την ώρα και την ημερομηνία της βλάβης και την ώρα και την ημερομηνία επαναλειτουργίας και επιβεβαιώσατε ότι αυτό έγινε από βλάβη της συσκευής και αναφέροντας τούς λόγους, εάν είναι γνωστοί

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(ζ) Νέα πλοία 4.000 κόνων όλικής χωρητικότητας και άνω άκαθάρτον έρμα έχει μεταφερθεί σε δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου; ΝΑΙ/ΟΧΙ. Εάν ναι αναφέρατε ποιές δεξαμενές έρματίσθηκαν έτσι και την μέθοδο της άπορριψεως του άκαθάρτου έρματος

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(η) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΥΓΡΕΣ ΤΟΞΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Κατά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) «Δεξαμενόπλοιο χημικών» είναι τό πλοίο πού κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε βασικά γιά νά μεταφέρει φορτίο επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην και ώς τέτοιο έννοείται πετρελαιοφόρο, όπως καθορίζεται στό Παράρτημα Ι τής παρούσης Συμβάσεως, όταν μεταφέρει φορτίο ή μέρος φορτίου επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην.
- (2) «Καθαρό έρμα» είναι τό έρμα πού μεταφέρεται σε δεξαμενή ή όποια από τότε πού χρησιμοποιήθηκε γιά τελευταία φορά γιά νά μεταφέρει φορτίο πού περιείχε μία ουσία τής κατηγορίας Α, Β, Γ ή Δ έχει καθαρισθεί τελείως και τά υπόλειμματά άπ' αύτήν έχουν άπορριφθεί ή δε δεξαμενή έχει κενωθεί σύμφωνα με τίς οικείες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (3) «Διαχωρισμένο έρμα» είναι τό ύδατινο έρμα πού εισάγεται σε δεξαμενή μονίμως προορισμένη γιά μεταφορά έρματος ή γιά μεταφορά έρματος ή φορτίου, πού δέν είναι πετρέλαιο ή επιβλαβείς υγρές ουσίες όπως ποικιλοτρόπως καθορίζονται στό Παράρτημα τής παρούσης Συμβάσεως και ή όποια είναι πλήρως διαχωρισμένη από τό φορτίο και τό σύστημα τών καυσίμων.
- (4) «Πλησιέστερη άκτή» είναι ή καθοριζόμενη στόν Κανονισμό 1 (9) του Παραρτήματος Ι τής παρούσης Συμβάσεως.
- (5) «Υγρές ουσίες» είναι εκείνες οι όποιες έχουν πίεση άτμών πού δέν υπερβαίνει τά 2,8 kPa/cm², σε θερμοκρασία 37,8°C.
- (6) «Επιβλαβής υγρή ουσία» είναι ουσία, πού καθορίζεται στό Προσάρτημα ΙΙ του παρόντος Παραρτήματος ή προσωρινώς θεωρούμενη σύμφωνα με τίς διατάξεις του Κανονισμού 3 (4) ότι έμπίπτει στην Κατηγορία Α, Β, Γ ή Δ.

(7) «Είδική περιοχή» είναι ή θάλασσα περιοχή στην όποια διά άνεγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σε σχέσει με την ώκεανογραφική και οικολογική κατάσταση της και την Ιδιόμορφη κυκλοφοριακή της κίνηση απαιτείται ή υιοθέτηση έπιτακτικών μεθόδων γιά την άποφυγή ρυπάνσεως τής θαλάσσης από τίς επιβλαβείς υγρές ουσίες.

Ειδικές περιοχές θά είναι:

- Α) Η περιοχή τής Βαλτικής Θάλασσας και
- Β) Η περιοχή του Ευξείνου Πόντου

(8) «Περιοχή τής Βαλτικής Θαλάσσης» είναι ή καθοριζόμενη στόν Κανονισμό 10 (1) (β) του Παραρτήματος Ι τής παρούσης Συμβάσεως.

(9) «Περιοχή του Ευξείνου Πόντου» είναι ή καθοριζόμενη στόν κανονισμό 10 (1) (γ) του Παραρτήματος Ι τής παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 2

Έφαρμογή

(1) Έκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θά εφαρμόζονται σε όλα τά πλοία πού μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην.

(2) Όταν ένα φορτίο πού ύπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος Ι τής παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου δεξαμενοπλοίου χημικών, θά εφαρμόζονται επίσης οι οικείες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι τής Συμβάσεως.

(3) Ο Κανονισμός 13 του παρόντος Παραρτήματος θά εφαρμόζεται μόνο σε πλοία πού μεταφέρουν ουσίες, πού είναι ταξινομημένες γιά τούς σκοπούς του έλέγχου τής άπορριψεως στην Κατηγορία Α, Β, ή Γ.

Κανονισμός 3

Κατηγορίες και Κατάλογος τών επιβλαβών υγρών ουσιών

(1) Γιά την εφαρμογή τών Κανονισμών του παρόντος Παραρτήματος, εκτός από τον Κανονισμό 13, οι επιβλαβείς υγρές ουσίες θά κατανεμηθούν σε τέσσερις κατηγορίες ώς εξής:

(α) Κατηγορία Α - Έπιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν ύψιστο κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στην Ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις τής θαλάσσης και ώς εκ τούτου γιά την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή αυστηρών μέτρων κατά τής ρυπάνσεως.

(β) Κατηγορία Β - Έπιβλαβείς υγρές ουσίες οι όποιες εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν βλάβη στην Ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις τής θαλάσσης και ώς εκ τούτου γιά την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά τής ρυπάνσεως.

(γ) Κατηγορία Γ - Έπιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν μικρότερο κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν μικρότερη βλάβη στην Ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις τής θαλάσσης και ώς εκ τούτου γιά την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή ειδικών συνθηκών λειτουργικότητας.

(δ) Κατηγορία Δ - Έπιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν προφανή κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής, είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν μικρή βλάβη στην Ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις τής θαλάσσης και ώς εκ τούτου γιά την περίπτωση τους δικαιολογείται κάποια προσοχή στις εργασίες χειρισμών.

(2) Κατευθυντήριες όδηγιες γιά την χρήση τής διακρίσεως σε κατηγορίες τών επιβλαβών υγρών ουσιών δίνονται στό Προσάρτημα Ι του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ο Κατάλογος τών επιβλαβών υγρών ουσιών πού μεταφέρονται χύδην και πού κατατάχθηκαν προσφάτως σε κατηγορίες οι όποιες ύπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος δίδεται στό Προσάρτημα ΙΙ του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Εάν προτείνεται νά μεταφερθεί υγρή ουσία χύδην, ή όποια δέν έχει καταταγεί σε κατηγορία σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού ή έχει εκτιμηθεί όπως αναφέρεται στόν Κανονισμό 4 (1) του παρόντος Παραρτήματος οι Κυβερνήσεις τών Μερών τής Συμβάσεως οι ένεχόμενες στην προταθείσα διαδικασία θά καθιερώσουν και θά συμφωνήσουν από κοινού μία προσωρινή εκτίμηση γιά την προτεινόμενη λειτουργία με βάση τίς κατευθυντήριες όδηγιες πού αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέχρι νά γίνει πλήρης συμφωνία μεταξύ τών ένεχομένων Κυβερνήσεων, ή ουσία θά μεταφερθεί με τούς αυστηρότερους όρους πού προτάθηκαν. Τό δυνατόν ταχύτερον, αλλά όχι άργότερον από ένενήντα ήμέρες μετά την πρώτη μεταφορά, ή ένδιαφερομένη Αρχή θά γνωστοποιήσει στόν Όργανισμό και θά δώσει λεπτομέρειες περί τής ουσίας και τής προσωρινής εκτίμησης πού έγένητο γιά την ταχεία πληροφόρηση όλων τών Μερών. Η κυβέρνηση κάθε Μέρους έντός περιόδου ένενήντα ήμερών θά πρέπει νά άποστείλει τίς παρατηρήσεις στόν Όργανισμό γιά την συνεισφορά στην τελική εκτίμηση τής ουσίας.

Κανονισμός 4

"Άλλες ύγρες ουσίες"

(1) Οι ουσίες που είναι στον κατάλογο του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος έχουν εκτιμηθεί και ευρεθεί ότι δεν εμπόδισαν στην Κατηγορία Α, Β, Γ και Δ, σύμφωνα με τους προσδιορισμούς του Κανονισμού 3 (1) του παρόντος Παραρτήματος, επειδή προς τό παρόν θεωρούνται ότι δεν παρουσιάζουν καμμία βλάβη στην ανθρώπινη υγεία, στον θαλάσσιο πλοΐτο, στην Ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης, όταν απορρίπτονται στην θάλασσα, από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού.

(2) Η απόρριψη του ύδατος των υδροσυλλεκτών ή του έρματος ή άλλων υπολειμμάτων ή μιγμάτων που περιέχουν μόνον ουσίες του καταλόγου του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος δεν θα υπόκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η απόρριψη στην θάλασσα του καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος δεν θα υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 5

"Απόρριψη Βλαβερών Ύγρων Ουσιών"

Ουσίες Κατηγοριών Α, Β, και Γ εκτός των ειδικών περιοχών και Ουσίες Κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(1) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος ή αυτών που προσωρινώς εκτιμήθηκαν σαν τέτοιες ή υδατίνου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες θα απαγορεύεται. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μίγματα πρόκειται να πλυθούν, τα κατάλοιπα θα απορρίπτονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα στην εύκολα υποδοχής είναι ίση ή κάτω από την συγκέντρωση των καταλοίπων που καθορίζεται για αυτήν την ουσία στην στήλη III του Προσαρτήματος II του παρόντος Παραρτήματος και έως ότου αδειάσει ή δεξαμενή. Με τόν όρο ότι τα υπόλοιπα που παραμένουν στην δεξαμενή διαλύονται μετά από την προσθήκη ποσότητας ύδατος, τουλάχιστον ίσου προς τό 5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, επιτρέπεται η απόρριψις στην θάλασσα, όταν επιπροσθέτως πληροϋνται οι ακόλουθες συνθήκες:

- (α) τό πλοίο ταξειδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα
- (β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη της θέσεως των εισαγωγών θαλάσσης· και
- (γ) η απόρριψη γίνεται σε μία απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(2) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Β, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληροϋνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξειδεύει με τουλάχιστο ταχύτητα 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστο 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα
- (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απόρριψως είναι έγκριμένες από την Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτυχθησαν από τόν Όργανισμό και θα εξασφαλίζουν, ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός της απόρριψως των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε συγκέντρωση της ουσίας στα άπνερα της έλικος του πλοίου δεν υπερβαίνει τό 1 μέρος ανά εκατομμύριο
- (γ) η μέγιστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με την μέθοδο ή όποια αναφέρεται στην ύποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου, ή όποια σε καμμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ή τό 1/3.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο
- (δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και
- (ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι λιγώτερο των 25 μέτρων.

(3) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληροϋνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξειδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα
 - (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απόρριψως είναι έγκριμένες από την Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτυχθησαν από τόν Όργανισμό και θα εξασφαλίζουν, ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός της απόρριψως των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε συγκέντρωση της ουσίας στα άπνερα της έλικος του πλοίου δεν υπερβαίνει τά 10 μέρη στο εκατομμύριο
 - (γ) η μέγιστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με την μέθοδο ή όποια αναφέρεται στην ύποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου, ή όποια σε καμμία περίπτωση δεν θα υπερβαίνει τά 3 κυβικά μέτρα ή τό 1/1.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο
 - (δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και
 - (ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι ολιγώτερο των 25 μέτρων.
- (4) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Δ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (δ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται εκτός εάν πληροϋνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξειδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα
 - (β) τέτοια μίγματα έχουν συγκέντρωση, όχι μεγαλύτερη από ένα μέρος της ουσίας σε 10 μέρη ύδατος· και
 - (γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.
- (5) Μέθοδοι άερισμού έγκριμένες από την Αρχή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την άπομάκρυνση των υπολοίπων του φορτίου από την δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θα βασίζονται στα πρότυπα, που καθορίσθηκαν από τόν Όργανισμό. Εάν ακολουθως πλύσιμο της δεξαμενής είναι απαραίτητο η απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων της πλύσεως θα γίνεται σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2), (3) ή (4) αυτού του Κανονισμού όποιαδήποτε έχει εφαρμογή.

(6) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών οι όποιες δεν έχουν ταξινομηθεί δεν έχουν καθορισθεί ή προσωρινώς εκτιμηθεί, σύμφωνα με τόν Κανονισμό (4) (1) του παρόντος Παραρτήματος ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων, που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται.

Κατηγορίες Α, Β και Γ ουσιών εντός των Ειδικών Περιοχών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(7) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Α, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος ή αυτών που προσωρινώς εκτιμήθηκαν σαν τέτοιες ή υδατίνου έρματος των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μίγματα πρόκειται να πλυθούν, τα υπολείμματα θα απορριφθούν στις εγκαταστάσεις υποδοχής τις όποιες θα παρέχουν οι Χώρες που γειτνιάζουν προς την Ειδική Περιοχή, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα στην εύκολα υποδοχής είναι ίση ή κάτω από την συγκέντρωση του υπολείμματος, που περιγράφεται στην τήλη IV του Προσαρτήματος II του παρόντος Παραρτήματος και έως ότου αδειάσει ή δεξαμενή. Με τόν όρο ότι τό υπόλοιπο, που παραμένει στην δεξαμενή διαλύεται ακολουθως με την προσθήκη ποσότητας ύδατος τουλάχιστον ίσον προς τό 5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, μπορεί απορριφθεί στην θάλασσα, όταν πληροϋνται επίσης οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξειδεύει με ταχύτητα τουλάχιστο 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα
 - (β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη της θέσεως των εισαγωγών της θαλάσσης· και
 - (γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.
- (8) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Β, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληροϋνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) η δεξαμενή έχει καθαρισθεί μετά την εκφόρτωση με ποσότητα ύδατος όχι μικρότερη από τό 0.5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής και τά

- κατάλοιπα έχουν απορριφθεί στην εγκατάσταση ύποδοξης μέχρι ν' άδειάσει ή δεξαμενή·
- (β) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δέν είναι αυτοκινητούμενα·
- (γ) οι μέθοδοι και οι διατάξεις τής απορρίψεως είναι έγκριμένες από τήν 'Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θά βασίζονται στά πρότυπα που άνετύχθησαν από τόν 'Οργανισμό και θά εξασφαλίζουν ότι ή συγκέντρωση τής ουσίας στά άπόνερα τής έλικος του πλοίου δέν υπερβαίνει τό 1 μέρος ανά έκατομμύριο·
- (δ) ή άπόρριψη γίνεται κάτω από τήν Γσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη τής θέσεως τών εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και
- (ε) ή άπόρριψη γίνεται σε άπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από τήν πλησιέστερη άκτή και σε βάθος όχι λιγώτερο τών 25 μέτρων.
- (9) 'Η άπόρριψη στην θάλασσα ουσιών τής κατηγορίας Γ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του ύδατινου έρματος ή τών αποπλυμάτων τών δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' άπαγορεύεται, εκτός εάν πληροδνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων τήν περίπτωση τών αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τά πλοία δέν είναι αυτοκινητούμενα.
- (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις τής απορρίψεως είναι έγκριμένες από τήν 'Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θά βασίζονται στά πρότυπα που άνετύχθησαν από τόν 'Οργανισμό και θά εξασφαλίζουν, ότι ή συγκέντρωση και ό ρυθμός τής απορρίψεως τών αποβλήτων είναι τέτοιος ώστε ή συγκέντρωση τής ουσίας στά άπόνερα τής έλικος του πλοίου δέν υπερβαίνει τό 1 μέρος στο έκατομμύριο·
- (γ) ή μεγίστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις, δέν θά υπερβαίνει τήν μεγίστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με τήν μέθοδο ή όποια αναφέρεται στην υποπαράγραφο (β) τής παρούσης παραγράφου, ή όποια σε καμμία περίπτωση δέν θά υπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ή τό 1/3.000 τής χωρητικότητας τής δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο·
- (δ) ή άπόρριψη γίνεται κάτω από τήν Γσαλο γραμμή, λαμβανομένης ύπ' όψη τής θέσεως τών εισόδων εισαγωγών τής θαλάσσης· και
- (ε) ή άπόρριψη γίνεται σε άπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από τήν πλησιέστερη άκτή και σε βάθος όχι λιγώτερο τών 25 μέτρων.
- (10) Μέθοδοι άερισμού έγκριμένες από τήν 'Αρχή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τήν άπομάκρυνση τών υπολοίπων του φορτίου από τήν δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θά βασίζονται στά πρότυπα, που καθορίστηκαν από τόν 'Οργανισμό. 'Εάν ακολουθώσ είναι άπαραίτητο πλύσιμο τής δεξαμενής, ή άπόρριψη στην θάλασσα τών αποπλυμάτων τής πλύσεως θά γίνεται σύμφωνα με τις παραγράφους (7), (8) ή (9) του παρόντος Κανονισμού, όποιαδήποτε έχει εφαρμογή.
- (11) 'Η άπόρριψη στην θάλασσα ουσιών, οι όποιες δέν έχουν ταξινομηθεί, δέν έχουν καθορισθή προσωρινά ή δέν έχουν εκτιμηθεί, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 4 (1) του παρόντος Παραρτήματος ή του ύδατινου έρματος, τών αποπλυμάτων τών δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων, που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' άπαγορεύεται.
- (12) Καμμία διάταξις του παρόντος Κανονισμού δέν θ' άπαγορεύει σε πλοίο να διατηρεί στο σκάφος τά κατάλοιπα από φορτίο τής Κατηγορίας Β ή Γ και να άπορρίπτει αυτές τις ουσίες στην θάλασσα εντός ειδικής περιοχής σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (3) του παρόντος Κανονισμού αντίστοιχως.
- (13) (α) Οι Κυβερνήσεις τών Μερών τής Συμβάσεως οι άκτές τών όποιων γειτνιάζουν προς οιαδήποτε χαρακτηρισμένη ως ειδική περιοχή, θά συμφωνήσουν συλλογικά, και θά καθερώσουν μία ήμερομηνία κατά τήν όποια ή διάταξη του Κανονισμού 7 (1) του παρόντος Παραρτήματος θά πληροδνται και από τήν όποια οι άπαιτήσεις τών παραγράφων (7), (8), (9) και (10) του παρόντος Κανονισμού σε σχέση με αυτήν τήν περιοχή θά εφαρμοσθούν και θά κοινοποιηθούν στον 'Οργανισμό τήν ήμερομηνία που καθορίσθηκε έτσι, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από αυτήν τήν ήμερομηνία. 'Ο 'Οργανισμός τότε, σύντομα θα γνωστοποιήσει σ' όλα τά Μέρη αυτήν τήν ήμερομηνία.
- (β) 'Εάν ή ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως είναι ενωρίτερα από τήν καθορισθησομένη σύμφωνα με τήν υποπαράγραφο (α) τής παρούσης παραγράφου, οι άπαιτήσεις τών παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θά εφαρμόζονται κατά τήν διάρκεια τής περιόδου που μεσολαβεί.
- Κανονισμός 6**
Έξαιρέσεις
- 'Ο Κανονισμός 5 του παρόντος Παραρτήματος δέν θά εφαρμόζεται:
- (α) στην άπόρριψη στην θάλασσα τών επιβλαβών υγρών ουσιών ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες που είναι άπαραίτητες για τούς σκοπούς τής εξασφαλίσεως τής ασφάλειας του πλοίου ή τής διασώσεως τής ζωής στην θάλασσα· ή
- (β) στην άπόρριψη στην θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες προερχομένη από τήν βλάβη του πλοίου ή τών εξαρτημάτων αυτού:
- (i) με τήν προϋπόθεση ότι όλες οι λογικές προφυλάξεις έχουν ληφθεί μετά από περιστατικό τής βλάβης ή τής ανακαλύψεως τής απορρίψεως προς τόν σκοπόν τής άποφυγής ή τής μειώσεως τής απορρίψεως· και
- (ii) 'Εκτός εάν ό πλοιοκτήτης ή ό πλοίαρχος ένήργησε είτε με τήν πρόθεση να προκαλέση βλάβη είτε άπρόσεκτα και με τήν γνώμη ότι θά προκαλείτο αυτή ή βλάβη· ή
- (γ) στην άπόρριψη στη θάλασσα τών επιβλαβών υγρών ουσιών ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες, που είναι έγκριμένη από τήν 'Αρχή, όταν χρησιμοποιείται για τήν καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρυπάνσεως για να μειωθεί στο έλάχιστο ή ζημία από τήν ρύπανση. Κάθε τέτοια άπόρριψη θά υπόκειται στην έγκριση τής Κυβερνήσεως στην δικαιοδοσία τής όποιας υπάγεται ή άπόρριψη που θά λάβη χώραν.
- Κανονισμός 7**
Έγκαταστάσεις 'Υποδοχής
- (1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τήν διάθεση τών εγκαταστάσεων ύποδοξης σύμφωνα με τις άνάγκες τών πλοίων, που χρησιμοποιούν τούς λιμένες της, σταθμούς ή έπισκευαστικές βάσεις ως εξής:
- (α) λιμένες και σταθμοί φορτώσεως ή εκφορτώσεως φορτίου θά έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις εύκολων ύποδοξης για τήν ύποδοξη χωρίς άδικοαλόγητο καθυστέρηση τών πλοίων τέτοιων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν επιβλαβείς υγρές ουσίες, που θά μπορούσαν να μείνουν για διάθεση από τά πλοία που τις μεταφέρουν σαν συνέπεια τής εφαρμογής του παρόντος Παραρτήματος· και
- (β) λιμένες έπισκευής πλοίων που αναλαμβάνουν έπισκευές τών δεξαμενοπλοίων χημικών θά έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις εύκολων ύποδοξης για τήν ύποδοξη τών καταλοίπων και τών μιγμάτων που περιέχουν επιβλαβείς υγρές ουσίες.
- (2) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους θά καθορίζει τούς τύπους τών εγκαταστάσεων εύκολων ύποδοξης που διατίθενται για τόν σκοπό τής παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού σε κάθε λιμένα φορτώσεως και εκφορτώσεως φορτίου, σταθμών και έπισκευαστική βάση της έπικράτειας και θά τις ανακοινώνει στον 'Οργανισμό.
- (3) Κάθε Μέρος θά κοινοποιεί στον 'Οργανισμό για τήν μετάδοση στα ενδιαφερομενα Μέρη κάθε περίπτωση όπου οι διευκολύνσεις που άπαιτούνται σύμφωνα με τήν παράγραφο (1) θεωρούνται άνεπαρκείς.
- Κανονισμός 8**
Μέτρα διά τόν έλεγχο
- (1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως θά διορίζει ή θά εξουσιοδοτεί έπιθεωρητάς προς τόν σκοπό τής εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού.
- Ουσίες Κατηγορίας Α σε όλες τις περιοχές.**
- (2) (α) 'Εάν μια δεξαμενή έχει μερικώς εκφορτωθεί ή έχει εκφορτωθεί αλλά δέν έχει καθαρισθεί, άνάλογη έγγραφη θά γίνει στο Βιβλίο Φορτίου.
- (β) Μέχρις ότου καθαρισθεί αυτή ή δεξαμενή κάθε ακόλουθη επιχείρηση άντλήσεως ή μεταφοράς που εκτελείται και άφορα αυτήν τήν δεξαμενή θά έγγραφεται στο Βιβλίο Φορτίου.
- (3) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί.
- (α) τά άπόβλητα από τήν διαδικασία πλύσεως τής δεξαμενής θά άπορριφθούν από τό πλοίο σε εγκατάσταση ύποδοξης τουλάχιστον μέχρις ότου ή συγκέντρωση τής ουσίας στην άπόρριψη, όπως δείχνει ή άνάλυση τών δειγμάτων τών αποβλήτων που έπήρε ό έπιθεωρητής, έχει κατέλθει στο έπίπεδο συγκεντρώσεως τών καταλοίπων, που καθορίζεται για τήν ουσία αυτή στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος. 'Όταν έχει έπιτευχθεί ή άπαιτούμενη συγκέντρωση καταλοίπων θά συνεχισθεί ή άπόρριψη τών αποπλυμάτων στην εγκατάσταση ύποδοξης μέχρι που ν' άδειάσει ή δεξαμενή. 'Ανάλογες έγγραφες αυτών τών εργασιών θά γίνον στο Βιβλίο Φορτίου και θά πιστοποιηθούν υπό του έπιθεωρητού· και
- (β) μετά τήν διάλυση τών καταλοίπων που άπομένουσ στην δεξαμενή με ύδωρ ποσότητα τουλάχιστον ίσης προς τό 5 τοις εκατό τής χωρητικότητας τής δεξαμενής, αυτό τό μίγμα μπορεί να άπορριφθεί στην θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις τών υποπαραγράφων (1) (α), (β) και (γ) ή 7 (α), (β) και (γ) όποιαδήποτε έχει εφαρμογή του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος. 'Ανάλογες έγγραφες αυτών τών εργασιών θά γίνον στο Βιβλίο Φορτίου.

(4) Εάν η Κυβέρνηση Μέρους που παραλαμβάνει συμφωνεί ότι δεν είναι πρακτικώς δυνατόν να μετρηθεί ή συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα, χωρίς να προκαλέσει υπερβολική καθυστέρηση στο πλοίο, το Μέρος εκείνο μπορεί να δεχθεί μία εναλλακτική μέθοδο που είναι ισοδύναμη με την υποπαράγραφο (3) (α) υπό τον όρο ότι:

- (α) έχει εγκριθεί από την Αρχή και ίκανοποιεί εκείνο το Μέρος μία μέθοδος προκαθαρισμού γι' αυτή την δεξαμενή και την ουσία, βασισμένη στα πρότυπα που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός, εις ότι αφορά το ότι αυτός ο καθαρισμός θα πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου (1) ή (7), οποιαδήποτε έχει εφαρμογή του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος, εν σχέσει με την επίτευξη των συγκεντρώσεων των καταλοίπων που έχουν περιγραφεί·
- (β) ένας επιθεωρητής αρμοδίας εξουσιοδοτημένος από εκείνο το Μέρος πιστοποιεί στο Βιβλίο Φορτίου ότι:
 - (i) η δεξαμενή, οι άντλίες της και το σύστημα σωληνώσεως έχουν άδειασει και ότι η ποσότης φορτίου που απομένει στην δεξαμενή είναι ίση ή μικρότερα από την ποσότητα, στην οποία έχει βεβαιωθεί ή εγκεκριμένη μέθοδος προπλύσεως της δεξαμενής που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (ii) της παρούσης παραγράφου·
 - (ii) η πρόπλυση έχει γίνει σύμφωνα με την διαδικασία προπλύσεως την εγκεκριμένη από την Αρχή γι' αυτή την δεξαμενή και αυτήν την ουσία· και
 - (iii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής τ' εναπομένοντα απ' αυτήν την πρόπλυση έχουν απορριφθεί σε εγκατάσταση υποδοχής και η δεξαμενή είναι άδεια·
- (γ) Η απόρριψη στην θάλασσα των καταλοίπων που έχουν απομείνει θα είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (3) (β) του παρόντος Κανονισμού και εγένετο σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου.

Ουσίες κατηγορίας Β, έξω από τις ειδικές Περιοχές και ουσίες της Κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές.

(5) Υπό την προϋπόθεση της έγκρισως μετά από παρακολούθηση, που μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία από την Κυβέρνηση του Μέρους, από τον εξουσιοδοτημένο ή διορισμένο επιθεωρητή, ο πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά μία ουσία κατηγορίας Β έξω από τις ειδικές περιοχές ή μία ουσία κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές, θα εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:

- (α) Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, ανάλογη έγγραφη θα γίνει στο Βιβλίο Φορτίου.
- (β) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί εν πλώ:
 - (i) το σύστημα σωληνώσεως του Φορτίου που εξυπηρετεί αυτή τη δεξαμενή θα αποστραγγισθεί και σχετική έγγραφη θα γίνει στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (ii) η ποσότητα της ουσίας που παραμένει στην δεξαμενή δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα, ή οποία δύναται να απορριφθεί στην θάλασσα γι' αυτή την ουσία σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 (2) (γ) του παρόντος Παραρτήματος εκτός των ειδικών περιοχών στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Β ή σύμφωνα με τους Κανονισμούς 5 (3) (γ) και 5 (9) (γ) εκτός και εντός των ειδικών περιοχών αντίστοιχως αναφορικά με την περίπτωση των ουσιών της Κατηγορίας Γ. Ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (iii) όπου πρόκειται να απορριφθεί απομένουσα ποσότης της ουσίας στην θάλασσα θα πληροούνται οι εγκεκριμένες μέθοδοι και θα επιτευχθεί ή απαραίτητη διάλυση της ουσίας, ίκανοποιητική για μία τέτοια απόρριψη. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο του Φορτίου· ή
 - (iv) όπου τ' αποπλύματα της δεξαμενής δεν απορριφθούν στην θάλασσα, εάν γίνει μία οποιαδήποτε εσωτερική μεταφορά των αποπλυμάτων δεξαμενής απ' αυτήν την δεξαμενή ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· και
 - (v) κάθε μεταγενέστερη απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων μιάς τέτοιας δεξαμενής θα γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (5) του παρόντος Παραρτήματος για την ανάλογη περιοχή και Κατηγορία της ουσίας.
- (γ) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί εν λιμένι:
 - (i) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα απορρίπτονται σε εγκατάσταση υποδοχής και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (ii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα παραμένουν επί του σκάφους και ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, ή οποία θα δηλώνει την θέση και την διάθεση των αποπλυμάτων της δεξαμενής.
- (δ) Εάν μετά την εκφόρτωση της ουσίας της Κατηγορίας Γ εντός μιάς ειδικής περιοχής, κατάλοιπα ή αποπλύματα της δεξαμενής πρόκειται να μείνουν στο πλοίο μέχρι που το πλοίο εύρεθεί έξω από την ειδική περιοχή, ο Πλοίαρχος θα το δηλώσει με σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου

και στην περίπτωση αυτή θα εφαρμοσθούν οι μέθοδοι που καθορίζονται στον Κανονισμό 5 (3) του παρόντος Παραρτήματος.

Ουσίες Κατηγορίας Β μέσα σε Ειδικές Περιοχές.

- (6) Υπό την προϋπόθεση της έγκρισως μετά από παρακολούθηση που μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία από την Κυβέρνηση του Μέρους από τον εξουσιοδοτημένο ή διορισμένο επιθεωρητή, ο Πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά μία ουσία κατηγορίας Β εντός μιάς ειδικής περιοχής, θα εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:
 - (α) Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, μία σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (β) Μέχρις ότου καθαρισθεί αυτή η δεξαμενή κάθε μεταγενέστερη διαδικασία άντλήσεως ή μεταφορής που γίνεται σχετικά με αυτή την δεξαμενή θα εγγράφεται επίσης στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (γ) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί, τα απόβλητα από την πλύση της δεξαμενής, ή οποία θα περιέχει ποσότητα ύδατος, όχι μικρότερα από τα 0.5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, θα απορριφθεί από το πλοίο σε εγκατάσταση υποδοχής μέχρις ότου άδειασει ή δεξαμενή, οι άντλίες της και οι σωληνώσεις. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (δ) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί περαιτέρω και ν' άδειασει στην θάλασσα, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να:
 - (i) βεβαιώσει ότι οι εγκεκριμένες μέθοδοι οι αναφερόμενες στον Κανονισμό 5 (8) (γ) του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται και ότι έγιναν οι σχετικές έγγραφες στο Βιβλίο Φορτίου· και
 - (ii) βεβαιώσει ότι κάθε απόρριψη στην θάλασσα έγινε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 5 (8) του παρόντος Παραρτήματος και σχετική έγγραφη έγινε στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (ε) Εάν μετά την εκφόρτωση μιάς ουσίας της Κατηγορίας Β έξω από την ειδική περιοχή, υπολείμματα ή αποπλύματα της δεξαμενής πρόκειται να μείνουν στο πλοίο μέχρι που το πλοίο εύρεθεί έξω από την ειδική περιοχή, ο Πλοίαρχος θα το δηλώσει με μία σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου και στην περίπτωση αυτή θα εφαρμοσθούν οι μέθοδοι που εκτίθενται στον Κανονισμό 5 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

Ουσίες Κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές.

- (7) Ο πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά την ουσία της Κατηγορίας Δ θα πρέπει να βεβαιώνει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:
 - (α) Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί, μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (β) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί εν πλώ:
 - (i) το σύστημα σωληνώσεως του φορτίου, που εξυπηρετεί αυτή την δεξαμενή θ' αποστραγγισθεί και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (ii) όπου πρόκειται ν' απορριφθεί ή απομένουσα ποσότητα της ουσίας στην θάλασσα θα επιτυγχάνεται ή απαραίτητη διάλυση της ουσίας, ίκανοποιητική για μία τέτοια απόρριψη. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (iii) όπου τ' αποπλύματα της δεξαμενής δεν απορριφθούν στην θάλασσα, εάν γίνει μία οποιαδήποτε εσωτερική μεταφορά των αποπλυμάτων δεξαμενής απ' αυτήν την δεξαμενή, σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο του Φορτίου· και
 - (iv) κάθε μεταγενέστερη απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων μιάς τέτοιας δεξαμενής θα γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 5 (4) του παρόντος Παραρτήματος.
 - (γ) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί εν λιμένι:
 - (i) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θ' απορριφθούν σε εγκατάσταση υποδοχής και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (ii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα παραμένουν επί του σκάφους και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, ή οποία να δηλώνει την θέση και την διάθεση των αποπλυμάτων της δεξαμενής.

Απόρριψη από δεξαμενή καταλοίπων

- (8) Τα υπολείμματα που παραμένουν στο πλοίο, σε μία δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων από τους υδροσυλλέκτες του άντλιοστασίου, που περιέχουν ουσία της Κατηγορίας Α ή μέσα σε ειδική περιοχή ουσία της Κατηγορίας Α ή Β θα απορριφθούν σε εγκατάσταση υποδοχής σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 5 (1), (7) ή (8) του παρόντος Παραρτήματος, οποιαδήποτε έχει εφαρμογή. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
- (9) Τα υπολείμματα που παραμένουν στο πλοίο, στην δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων από τους υδροσυλλέκτες του άντλιοστασίου που περιέχουν μία ποσότητα της ουσίας της Κατηγορίας Β εκτός της ειδικής περιοχής ή μία ουσία της Κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές, επί πλέον του συνόλου των μεγίστων

ποσοτήτων που καθορίζονται στον Κανονισμό 5 (2) (γ), 3 (γ), ή 9 (γ) του παρόντος Παραρτήματος, οποιοσδήποτε έχει εφαρμογή, θα απορριφθούν στην εγκατάσταση ύποδοξης. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.

Κανονισμός 9

Βιβλίο Φορτίου

- (1) Κάθε πλοίο, στο οποίο το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται θα εφοδιάζεται μ' ένα Βιβλίο Φορτίου, το οποίο θα αποτελεί ή μέρος του ημερολογίου ή διαφορετικά, θα έχει τον τύπο που καθορίζεται στο Προσάρτημα IV του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Το Βιβλίο Φορτίου θα συμπληρώνεται δεξαμενή προς δεξαμενή, οποτεδήποτε γίνονται οι ακόλουθες εργασίες σε σχέση με την επιβλαβή ύγρη ουσία:
- (i) φόρτωση φορτίου·
 - (ii) εκφόρτωση φορτίου·
 - (iii) μεταφορά φορτίου·
 - (iv) μεταφορά φορτίου, υπολειμμάτων φορτίου ή μιγμάτων περιεχόντων φορτίο σε μία δεξαμενή καταλοίπων·
 - (v) καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου·
 - (vi) μεταφορά από τις δεξαμενές καταλοίπων·
 - (vii) ερμητισμός δεξαμενών φορτίου·
 - (viii) μεταφορά ακαθάρτου θαλασσέριματος·
 - (ix) απόρριψη στην θάλασσα σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Στην περίπτωση κάθε απορρίψεως του είδους που αναφέρεται στο Άρθρον 7 της παρούσης Συμβάσεως και του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος, κάθε επιβλαβής ύγρη ουσία ή μίγματος περιεχόντος τέτοια ουσία, είτε σκόπιμα είτε από άτυχημα, έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, που να αναφέρει τους λόγους και τις συνθήκες απορρίψεως.
- (4) Όταν ο επιθεωρητής ή διορισμένος ή εξουσιοδοτημένος από την Κυβέρνηση του Μέρους της Συμβάσεως για την επιθεώρηση κάθε εργασίας σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, έχει επιθεωρήσει το πλοίο, τότε αυτός ο επιθεωρητής θα κάνει σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου.
- (5) Κάθε εργασία αναφερομένη στην παράγραφο (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θα καταγράφεται πλήρως, χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Φορτίου, οπώς ώστε όλες οι εγγραφές στο Βιβλίο, οι σχετικές προς αυτήν την εργασία, να συμπληρωθούν. Κάθε έγγραφη θα υπογράφεται από τον αρμόδιο αξιωματικό ή τους αξιωματικούς τους υπευθύνους της αναφερομένης εργασίας και όταν το πλοίο είναι επανδρωμένο, κάθε σελίδα θα υπογράφεται από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Φορτίου θα είναι στην επίσημη γλώσσα του Κράτους, του οποίου το πλοίο φέρει την σημαία και για πλοία, τα οποία φέρουν Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από την Μεταφορά επιβλαβών ύγρων ουσιών Χύδην (1973) στά Αγγλικά ή Γαλλικά. Οι εγγραφές στην επίσημη γλώσσα του Κράτους, του οποίου το πλοίο φέρει την σημαία, θα επικρατούν στην περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.
- (6) Το Βιβλίο Φορτίου θα πρέπει να διατηρείται σε τέτοιο σημείο οπώς ώστε να είναι διαθέσιμο σε κάθε στιγμή για επιθεώρηση και κλήν της περιπτώσεως πλοίων ρυμουλκωμένων χωρίς πλήρωμα, θα πρέπει να διατηρείται στο πλοίο. Θα παραμένει δε στο πλοίο για μία περίοδο δύο ετών μετά την τελευταία έγγραφη που έγινε.
- (7) Η αρμόδια Αρχή της Κυβερνήσεως του Μέρους δύναται να επιθεωρήσει το Βιβλίο Φορτίου σε κάθε πλοίο στο οποίο το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται, ενώ το πλοίο βρίσκεται εν λιμνί και δύναται να κρατήσει αντίγραφο από κάθε έγγραφη αυτού του βιβλίου και ν' απαιτήσει από τον Πλοίαρχο του πλοίου να πιστοποιήσει ότι το αντίγραφο είναι γνήσιο. Κάθε αντίγραφο της έγγραφης που εκδόθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να γίνει δεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν απόδειξη των γεγονότων που αναφέρονται στην έγγραφη. Η επιθεώρηση του Βιβλίου Φορτίου και ή λήψη επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, θα εκτελείται όσον το δυνατόν γρηγορότερα, χωρίς να προκαλείται στο πλοίο άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 10

Επιθεωρήσεις

- (1) Τα πλοία τα όποια τα όποια μεταφέρουν τοξικές ύγρες ουσίες χύδην θα επιθεωρούνται ως εξής:
- (α) Αρχική επιθεώρηση πρό της θέσεως σε λειτουργία του πλοίου ή πρό της εκδόσεως για πρώτη φορά του πιστοποιητικού που απαιτείται από τον Κανονισμό 11 του παρόντος Παραρτήματος, ή οποία θα περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και του υλικού σε όση έκταση το πλοίο καλύπτεται υπό του παρόντος Παραρτήματος. Η επιθεώρηση θα είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως ή συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
 - (β) Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, που να μην υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός τα εξαρτήματα οι διατάξεις και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις

του παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις, όταν ή διάρκεια του Διεθνούς Πιστοποιητικού Αποφυγής της Ρυπάνσεως διά την μεταφορά τοξικών ύγρων ουσιών χύδην (1973) παραταθεί, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό 12 (2) ή (4) αυτού του Παραρτήματος, το διάστημα της περιοδικής επιθεωρήσεως δύναται να παραταθεί αντίστοιχως.

- (γ) Ενδιάμεσες επιθεωρήσεις κατά διαστήματα καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν θα υπερβαίνουν τους τριάντα μήνες και που θα είναι τοιαύτες, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, οι σχετικές άντλίες και το σύστημα σωληνώσεων συμμορφώνεται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον είναι σε καλή κατάσταση. Η επιθεώρηση θα αποσπαστεί στο Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την μεταφορά τοξικών ύγρων ουσιών χύδην (1973) που εκδίδεται δυνάμει του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος.

- (2) Επιθεωρήσεις πλοίων που αφορούν την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Η Αρχή εν τούτοις δύναται να αναθέσει τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές διορισμένους για τον σκοπό αυτό, είτε σε ανεγνωρισμένους από αυτήν Όργανισμούς. Σε κάθε περίπτωση ή ενδιαφερομένη Αρχή θα εγγυάται την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων.

- (3) Μετά από κάθε επιθεώρηση δύναται των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού, δεν θα γίνεται ούδεμία ροσιώδης μεταβολή στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που καλύπτονται από την επιθεώρηση, άνευ της εγκρίσεως της Αρχής, εκτός από την κατ' εύθεια αντικατάσταση του εξοπλισμού και εξαρτημάτων με σκοπό την επισκευή ή την συντήρηση.

Κανονισμός 11

Έκδοση Πιστοποιητικού

- (1) Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην (1973) θα εκδίδεται για κάθε πλοίο που μεταφέρει τοξικές ύγρες ουσίες, το οποίο εκτελεί ταξείδια σε λιμάνια ή σταθμούς πέραν της ακτής εφορτισμένου που ανήκουν στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως, μετά την επιθεώρηση πλοίου αυτού του τύπου, δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Το Πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή, είτε από πρόσωπο ή Όργανο δυνάμει εξουσιοδοτημένου απ' αυτήν. Σε κάθε περίπτωση ή Αρχή θ' αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το Πιστοποιητικό.
- (3) (α) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους δύναται, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να επιθεωρήσει ένα πλοίο και εάν ικανοποιηθεί ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εκδόσει ή θα εξουσιοδοτήσει την έκδοση του Πιστοποιητικού του πλοίου, δυνάμει του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως επιθεωρήσεως θα διαβάζεται το ταχύτερον δυνατόν στην Αρχή που υπέβαλλε την αίτηση.
- (γ) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με αυτόν τον τρόπο θα περιέχει μίαν έκθεση του γεγονότος, ότι έχει εκδοθεί κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα τυγχάνει ίδιας αναγνωρίσεως ως το Πιστοποιητικό που εκδόθηκε δυνάμει της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού.
- (δ) Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως, διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην, (1973) δεν θα εκδίδεται σε πλοίο που ταξιδεύει υπό την σημαία μη Μέρους.

- (4) Το Πιστοποιητικό θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα της χώρας που το εκδίδει και σε τύπο που ανταποκρίνεται με το πρότυπο, που δίδεται στο Προσάρτημα V του παρόντος Παραρτήματος. Εάν ή γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε Αγγλική ούτε Γαλλική, το κείμενο θα περιέχει μετάφραση σε μία απ' αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 12

Διάρκεια Πιστοποιητικού

- (1) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην (1973) θα εκδίδεται για μία περίοδο καθορισμένη από την Αρχή, ή οποία δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη, από την ημερομηνία εκδόσεως, πλην των περιπτώσεων που προβλέπονται στις παραγράφους (2) και (4) του παρόντος Κανονισμού.
- (2) Εάν το πλοίο την ημερομηνία λήξεως του Πιστοποιητικού δεν εφόρτισται σε λιμάνι ή σταθμό μακρά της ζήτησε που ανήκει στην δικαιοδοσία Μέρους της Συμβάσεως, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, ή ισχύς του πιστοποιητικού δύναται να παραταθεί από την Αρχή, αλλά ή παράταση αυτή δίδεται μόνον για να επιτραπεί στο πλοίο να φέρει εις πέρας το ταξίδι του στο Κράτος την σημαία του οποίου φέρει ή στο οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί και μόνον στις περιπτώσεις εκείνες που κρίνεται όρθο και εύλογο να γίνει τοιοιτοτρόπως.
- (3) Πιστοποιητικό που κατ' αυτόν τον τρόπο παρητάθη δεν θα ισχύει για περίοδο

πέραν των πέντε μηνών και στο πλοίο στο οποίο εδόθη η παραταση αυτή δεν θα δικαιούται κατά την άφιξη του στο Κράτος την σημαία του οποίου φέρει η στο λιμάνι που πρέπει να επιθεωρηθεί δυνάμει της παρατάσεως αυτής, να αποπλευσεί από τον λιμένα εκείνο ή το Κράτος άνευ της άποκτησεως νέου Πιστοποιητικού.

(4) Πιστοποιητικό, που δεν έχει παραταθεί δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, δύναται να παραταθεί από την Αρχή για περίοδο χάριτος μέχρι ένα μήνα από την ημερομηνία λήξεως που αναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει, εάν έχουν λάβει χώρα σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που απαιτούνται από τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την απ' ευθείας αντικατάσταση του εξοπλισμού ή εξαρτημάτων με σκοπό την επίσκεψη ή την συντήρηση ή εάν οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, όπως καθορίζονται από την Αρχή δυνάμει του Κανονισμού 10 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος δεν έχουν εκτελεσθεί.

(6) Πιστοποιητικό που εκδίδεται σε πλοίο, θα παύσει να ισχύει με την μεταφορά της σημαίας του πλοίου αυτού στη σημαία μιάς άλλης Χώρας, εκτός της περιπτώσεως που προβλέπεται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου στη σημαία άλλου Μέρους, το Πιστοποιητικό θα παραμείνει σε ισχύ για περίοδο μη υπερβαίνουσα τούς πέντε μήνες, υπό τον όρο ότι, δεν θα έχει λήξει προ του τέλους της περιόδου εκείνης ή μέχρις ότου η Αρχή εκδόσει Πιστοποιητικό σε αντικατάσταση, ολονδήποτε είναι ενωρίτερον. Το ταχύτερον δυνατό μετά την μεταφορά που έλαβε χώρα, η Κυβέρνηση του Μέρους, του οποίου το πλοίο προηγουμένως έφερε την σημαία, θα διαβιβάσει στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού, που έφερε το πλοίο πριν από την μεταφορά και εάν είναι δυνατόν αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως επιθεωρήσεως.

Κανονισμός 13

Διατάξεις για τον Περιορισμό της Εξ άτυχημάτων ρυπάνσεως

(1) Η σχεδίαση, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η λειτουργία των πλοίων που μεταφέρουν τοξικές υγρές ουσίες ζυθην, τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα είναι τέτοιες ώστε να περιορίζεται ή ανεξέλεγκτη απόρριψη των ουσιών αυτών στην θάλασσα.

(2) Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, θα εκδίδει ή θα προκαλεί την έκδοση λεπτομερών απαιτήσεων για την σχεδίαση, την κατασκευή τον εξοπλισμό και την λειτουργία των πλοίων αυτού του είδους.

(3) Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια χημικών, οι απαιτήσεις, οι αναφερόμενες στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις, που περιέχονται στον Κώδικα διά την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά ζυθην, ο οποίος υιοθετήθηκε από την Συνέλευση του Οργανισμού στην Απόφαση Α (212) (VII) και όπως δύναται να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, υπό τον όρο ότι, οι τροποποιήσεις του Κώδικος εκείνου έχουν υιοθετηθεί και ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσης Συμβάσεως το σχετικό με την τροποποιητική διαδικασία Προσαρτήματος ενός Παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ I

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Κατηγορία Α. Ουσίες που είναι βιοσυσσωρευμένες και προκαλούν κίνδυνο στην υδρόβια ζωή ή στην ανθρώπινη υγεία ή οι οποίες είναι πολύ τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται σε βαθμό κινδύνου 4, που καθορίζεται σε TLM μικρότερο του 1 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι μέτρια τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 3, που καθορίζεται με TLM του 1 ή περισσότερο, αλλά μικρότερο των 10 PPM) όταν ιδιαίτερο βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Β. Ουσίες που είναι βιοσυσσωρευμένες με μία βραχεία συνοχή της τάξεως μιάς εβδομάδος ή λιγώτερο ή οι οποίες δύναται να προκαλέσουν μόλυνση της θαλασσίας τροφής ή οι οποίες είναι μέτρια τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 3, που καθορίζεται με TLM του 1 PPM ή περισσότερο, αλλά λιγώτερο των 10 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι ελαφρά τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 2, που καθορίζεται με TLM των 10 PPM ή περισσότερο, αλλά λιγώτερο από 100 PPM) όταν ιδιαίτερο βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα του κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Γ. Ουσίες που είναι ελαφρά τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται με βαθμό Κινδύνου 2, που προσδιορίζεται με TLM των 10 ή περισσότερο αλλά λιγώτερο από 100 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι ιδιαίτερα μη τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται με Βαθμό Κινδύνου 1, που καθορίζεται σε TLM 100 PPM ή περισσότερο αλλά λιγώτερο από 1.000 PPM) όταν ιδιαίτερο

βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα του κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Δ. Ουσίες που είναι πρακτικά μη τοξικές στην υδρόβια ζωή (όπως εκφράζεται με Βαθμό Κινδύνου 1, που καθορίζεται σε TLM 100 PPM ή περισσότερο αλλά λιγώτερο από 1.000 PPM) ή προκαλούν κατακαθήσεις που καλύπτουν τον βυθό της θάλασσας, με μεγάλο βιοχημικό απαιτούμενο οξυγόνου (BOD) ή πολύ επικίνδυνες για την ανθρώπινη υγεία με LD₅₀ λιγώτερο των 5 mg/kg ή προκαλούν μέτρια μείωση της αρμονίας του χώρου λόγω χαρακτηριστικών έμμονης, όσμης, δηλητηριωδών ή διεγερτικών, που έχει σχέση πιθανώς με την χρήση των άκτων ή μέτρια επιβλαβείς στην ανθρώπινη υγεία με LD₅₀ των 5 mg/kg ή περισσότερο αλλά λιγώτερο από 50 mg/kg και προκαλούν μικρή μείωση της αρμονίας του περιβάλλοντος.

* Άλλες υγρές ουσίες (για τούς σκοπούς του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος). Ουσίες που δεν ανήκουν στις άνωτέρω κατηγορίες Α, Β, Γ και Δ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΒΛΑΒΕΡΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

Ουσία	Αριθμός Η.Ε.	Κατηγορία ρυπάνσεως για λειτουργική απόρριψη	Παράμενοια συγκέντρωση (ποσοστό επί τούς εκατό βάρος)		
		(Καν/σμός 3 του Παρ/τος II)	(Καν/σμός 5 (I) του Παρ/τος II)	(Καν/σμός 5 (7) του Παρ/τος II)	
	I	II	III εκτός ειδικών περιοχών	IV εκτός ειδικών περιοχών	
* Ακεταλδεΐδη	1089	Γ			
* Οξικό οξύ	1842	Γ			
* Οξικός * Ανυδρίτης	1715	Γ			
* Ακετόνη	1090	Δ			
* Ακετόνη Κιανουδρίνη	1541	Α	0.1		0.05
* Ακετυλοχλωρίδιο	1717	Γ			
* Ακρολεΐνη	1092	Α	0.1		0.05
* Ακρυλικό οξύ*	-	Γ			
* Ακρυλονιτρίλιο	1093	Β			
Νιτρίλιο του άδιπικού οξέος	-	Δ			
Θεϊκά άλκυλοβενζόλια (μ' εθθεία άλυσο) (διακλαδομένη άλυσο)		Γ			
* Αλλυλική άλκοόλη	1098	Β			
* Αλλυλοχλωρίδιο	1100	Γ			
* Αλουμίνας (15% διάλυμα)	-	Δ			
* Αμινοαιθυλοθειανολαμίνη (* Υδροξυθειλοαιθυλενεδιαμίνη*)	-	Δ			
* Αμμωνία (28% υδατώδης)	1005	Ε			
* Οξικός ισοαμυλεστήρ	1104	Γ			
» νορμάλ άμυλεστήρ	1104	Γ			
Νορμάλ άμυλική άλκοόλη	-	Δ			
* Ανιλίνη	1547	Γ			
Βενζόλιο	1114	Γ			
Βενζυλική άλκοόλη	-	Β			
Νορμάλ οξείκος βουτυλεστήρ	1123	Δ			
Βενζινοχλωρίδιο	1738	Β			
* Οξείκος δευτεροταγής βουτυλεστήρ	1124	Δ			
Νορμάλ ακρυλικός βουτυλεστήρ	-	Δ			
Βουτυλικός Βουτυλεστήρ*	-	Β			
Βουτυλενογλυκόλη(ες)	-	Δ			
Μεθυλο-ακρυλικός Βουτυλεστήρ	-	Δ			
Νορμάλ Βουτυλο αλδεΐδη	1129	Β			
Βουτυλικό οξύ	-	Β			
* Υδροξείδιο άσβεστιου (διάλυμα)	-	Δ			
Καμφορέλιο	1130	Β			
Διθειάνθραξ	1131	Α	0.001		0.005
Τετραχλωράνθραξ	1846	Β			
Καυστική ποτάσσα (υδροξείδιο του Καλλίου)	1814	Γ			
Χλωροοξείκο οξύ	1750	Γ			
Χλωροφόρμιο	1888	Β			
* Ακάθαρτη ή έμπυρική υδροοδρίνη*	-	Δ			
Χλωροθειικό οξύ	1754	Γ			

* Ο * Αστερίσκος δηλώνει ότι, η ουσία έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αυτό τον κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι απαραίτητα για να συμπληρωθεί ή εκτίμηση των περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δε αυτών που άπειλούν τούς υδρόβιους οργανισμούς.

Ουσία	I	II	III	IV	Ουσία	I	II	III	IV
Παραχλωροτολουένη	—	B			Άκρυλικός έσθης	—	Δ		
Κιτρικό όξύ (10% - 25%)	—	Δ			Ίσοβουτυλοαλδεύδη	2045	Γ		
Κρεοζώτον	1334	A	0.1	0.05	Ίσοοκτάνιο*	—	Δ		
Κρεζόλες	2076	A	0.1	0.05	Ίσοπεντάνιο	—	Δ		
Χλωροπρένιο*	1991	Γ	0.1	0.05	Ίσοφουρόνη	—	Δ		
Κρεζολικό όξύ	2022	A	0.1	0.05	Ίσοπροπυλαμίνη	1221	Γ		
Κροτονο αλδεΐνη	1143	B			Ίσοπροπυλο κυκλοεξάνιο	—	Δ		
Κουμένιο	1918	Γ			Ίσοπρένιο	1218	Δ		
Κυκλοεξάνιο	1145	Γ			Γαλακτικό όξύ	—	Δ		
Κυκλοεξανόλη	—	Δ			Μεσιτυλοξείδιο*	1229	Γ		
Κυκλοεξανόνη	1915	Δ			Όξεικός μεθυλεστήρ	1231	Δ		
Κυκλοεξυλαμίνη*	—	Δ			Άκρυλικός Μεθυλεστήρ	1919	Γ		
παρα-κουμένιο	—	Δ			Μεθυλο αμυλο αλκοόλη	—	Δ		
(ίσοπροπυλοτολουόλιο)*	2046	Δ			Μεθυλο χλωρίδιο	1593	B		
Δεκαϋδροξυναφθαλίνη	1147	Δ			2 - Μεθυλο - 5 - αιθυλο- πυριδίνη*	—	B		
Δεκένιο	—	Δ			Μεθυλο μεθακρυλικός έσθης	1247	Δ		
Διασετοναλκοόλη*	1148	Δ			2 - μεθυλοπεντένιο*	—	Δ		
Διβενζυλανθής*	—	Γ			άλφα-μεθυ στυρένιο*	—	Δ		
Διχλωροβενζόλια	1591	A	0.1	0.05	μονοχλωροβενζόλιο	1134	B		
Διχλωροαιθυλοαιθής	1916	B			Μονοαιθανολαμίνη	—	Δ		
Μείγμα διχλωροπροπένιου διχλωροπροπανίου	2047	B			Μονοισοπροπανολαμίνη	—	Γ		
Διαιθυλαμίνη	1154	Γ			Μονομεθυλο αιθανολαμίνη	—	Γ		
Μείγμα ίσομερών διαιθυλοβενζολίων	2049	Γ			Μονονιτροβενζόλιο	—	Γ		
Διαιθυλαιθής	1155	Δ			Μονοισοπροπυλαμίνη	—	Γ		
Διαιθυλενοτριαμίνη*	2079	Γ			Μορφολίνη*	2054	Γ		
Διαιθυλενογλυκόλη μονοαιθυλαιθής	—	Γ			Ναφθαλίνη (διαλυμένη από ζέστη)	1334	A	0.1	0.05
Διαιθυλοκετόνη (3- πεντανόνη)	1156	Δ			Ναφθενικά όξέα	—	A	0.1	0.05
Διισομπουτυλένιο	2050	Δ			Νιτρικό όξύ (90%)	2031/ 2032	Γ		
Διισοπροπανολαμίνη	—	Γ			2 - Νιτροπροπάνιο	—	Δ		
Διισοπροπυλαμίνη	1158	Γ			Όρθο-Νιτρο τολουόλιο	1664	Γ		
Διισοπροπυλαιθής*	1159	Δ			Νοτυλική άλκοόλη 9 άτομα C*	—	Γ		
Διμεθυλαμίνη (40% ύδατώδης)	1160	Γ			Νοτυλοφαινόλη	—	Γ		
Διμεθυλοαιθανολαμίνη (2- διμεθυλαμινοαιθανόλη)*	2051	Γ			Νόρμαλ - όκτανόλη	—	Γ		
Διμεθυφορμαμύλιο, 1, 4, διοξάνιο*	1163	Γ			Άτμιζον θεικό όξύ	1831	Γ		
Μίγματα διφαινόλο και διφαινολοξείδιο*	—	Δ			Όξάλικό όξύ	—	Δ		
Δωδεκυλοβενζόλιο	—	Γ			Πενταχλωροαιθάνιο	1669	B		
Ήπιχλωριδρίνη	2023	B			Νορμάλ πεντάνιο	1265	Γ		
Όξεικός 2-αιθυξανθυ- λοεστήρ*	1172	Δ			Ύπερχλωροαιθυλένιο (Τετραχλωροαιθυλένιο)	1897	B		
Όξεικός αιθυλεστήρ	1173	Δ			Φαινόλη	1671	B		
Άκρυλικός αιθυλεστήρ	1917	Δ			Φωσφορικό όξύ	1805	Δ		
Αιθυλαμυλοκετόνη*	—	Γ			Φώσφορος (στοιχειακός)	1338	A	0.01	0.05
Αιθυλοβενζόλιο	1175	Γ			Φθαλικός ανυδρίτης (τετηγμένος)	—	Γ		
Αιθυλοκυκλοεξάνιο	—	Δ			Βήτα - Προπιολακτόνη*	—	B		
Αιθυλοχλωροϋδρίνη (2 - Χλωροαιθανόλη)	1135	Δ			Προπιο αλδεύδη	1275	Δ		
Αιθυλοκυανουδρίνη*	—	Δ			Προπιονικό όξύ	1848	Δ		
Αιθυλοδιαμίνη	1604	B			Προπιονικός ανυδρίτης	—	Δ		
Αιθυλογλυκόλη μονοαιθυλαιθής	1171	Δ			Νορμάλ - όξεικός προπυλεστήρ*	1276	Γ		
2-αιθύλ εθύλ άκρυλικός έσθης*	—	Δ			Νορμάλ Προπυλική άλκοόλη	1274	Δ		
2 - Αιθυλ εθύλ άλκοόλη	—	Γ			Νορμάλ Προπυλαμίνη	1277	Γ		
Αιθυλικός έσθης γαλα- κτικού όξέος*	1192	Δ			Πυριδίνη	1282	B		
2 - αιθυλο - 3 - προπυλοακρολαινής	—	B			Τετραχλωριούχο πυρίτιο	1818	Δ		
Φορμαλδεύδη* (37-50% διάλυση)	1198	Γ			Διάλυμα διχρωμικού νατρίου	—	Γ		
Μυρμιγκικό όξύ	1779	Δ			Ύδροξείδιο του νατρίου	1824	Γ		
Φουρφοριλδαλκοόλη	—	Γ			Διάλυμα πενταχλωροφαι- νολικού νατρίου	—	A	0.1	0.05
Ήπανικό όξύ*	—	Δ			Μονομερές του στυρενίου	2055	Γ		
Ήξημεθυλενοδιαμίνη*	1783	Γ			Θεικό όξύ	1830/ 1831/ 1832	Γ		
Ήδροχλωρικό όξύ	1789	Δ			Τειόλιπος	—	Δ		
Ήδροφορφορικό όξύ 40% ύδατώδης)	1790	B			Τετρααιθυλοϋχος μόλυβδος	1649	A	0.1	0.05
Ήπεροξείδιο του υδρογόνου (μεγαλύτερο από 60%)	2015	Γ			Τετρανδροφουράνιο	2056	Δ		
Άκρυλικός ισοβουτυλεστήρ	—	Δ			Τετρανδροναφθαλίλιο	1540	Γ		
Ήσοβουτυλοαλκοόλη	1212	Γ			Τετραμεθυλοβενζόλιο	—	Δ		
Ήσοβουτυλομεθυλο	—	Δ			Τετραμεθυλοϋχος μόλυβδος	1649	A	0.1	0.05
		Γ			Τετραχλωριούχο τιτάνιο	1838	Δ		
		Δ			Τολουόλιο	1294	Γ		
		Γ			Δίσοκυανιούχο	—			
		B			Τολουόλιο	2078	B		

* Ο Άστερισκός δηλώνει ότι η ουσία έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αυτό τόν κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι απαραίτητα για να συμπληρωθεί ή εκτίμηση τών περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δε αυτών πού άπειλούν τούς υδροβίους οργανισμούς.

Ουσίες	I	II	III	IV
Τριχλωροαιθάνιο	—	Γ		
Τριχλωροαιθυλένιο	1710	Β		
Τριεθνολαμίνη	—	Δ		
Τριεθυλαμίνη	1296	Γ		
Τριμεθυλοβενζόλιο*	—	Γ		
Φωσφορικό Τριτολύλιο (Τρικρεσυλφωσφάτης)*	—	Β		
Τερεβυνθέλαιο (ξύλο)	1299	Β		
Ώξεικος Βινυλεστήρ	1301	Γ		
Βινυλοχλωρίδιο	1303	Β		
Ξυλέλια (μίγμα ισομερών)	1307	Γ		
Δισομποτυλοκετόνη	1157	Δ		

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

Ακέτυλο νιτρίλιο (Μεθυλοκυανίδιο)	Κανονικό ξεάνιο
Τεταρτοταγής άκυλική άλκοόλη	Λιγροίνη
Νορμάλ Βουτυλική άλκοόλη	Μεθυλική άλκοόλη
Βουτυρολακτόνη	Ώξεικος μεθυλαμελεστήρ
Διάλυμα χλωριούχου άσβεστιού	Μεθυλοακυλο κετόνη
Καστορέλαιο	Γάλα
Χυμοί Κιτρικού δέξος	Μελάσσα
Κοκκόλιπος	Έλαιο ελαιών
Έλαιο (ύπατέλαιο βακαλάου)	Πολυπροπυλαινογλυκόλη
Ίσοδεκυλοαλκοόλη	Ώξεικος Ισοπροπυλεστήρ
Νορμάλ δεκυλοαλκοόλη	Ίσοπροπυλαινοαλκοόλη
Δέκυλο ακτυλοαλκοόλη	Προπυλαινογλυκόλη
Διβουτυλικός αιθήρ	Προπυλαινοξειδιο
Διεθνολαμίνη	Τετραμερές προπυλαινιο
Διεθνηνογλυκόζη	Τριμερές προπυλαινιο
Διπεντέλιο	Σορβιτόλη
Διπροπυλαινογλυκόζη	Θείο (ύγρο)
Αίθυλική άλκοόλη	Δεκατριόλη
Αιθύλειο άλκοόλη	Τριεθυλαινογλυκόλη
Λιπαρά άλκοόλαι (C ₁₂ - C ₂₀)	» τεραμίνη
Γλυκερίνη	Τριπροπυλαινογλυκόλη
Κανονικό έπτανιο	Ύδωρ
Έπτενιο (μίγμα ισομερή)	Οίνος

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Όνομα πλοίου

Μεταφορική ικανότητα σε φορτίο εκάστης δεξαμενής σε κυβικά μέτρα

Ταξείδι από σε

(α) Φόρτωση φορτίου

1. Ήμερομηνία και τόπος φορτώσεως
2. Όνομασία και κατηγορία του φορτίου (ων) που φορτώθηκε
3. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που φορτώθηκαν

(β) Μεταφορά φορτίου

4. Ήμερομηνία της μεταφοράς
5. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών)
 - (i) από
 - (ii) εις
6. Ήταν ή δεξαμενή(νές) της 5 (i) κενή
7. Εάν όχι, άπομένουσα ποσότης

(γ) Έκφόρτωση φορτίου

8. Ήμερομηνία και τόπος εκφορτώσεως

9. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που εκφορτώθηκαν
10. Ήταν ή δεξαμενή(νές) κενή
11. Εάν όχι, άπομένουσα ποσότης στην δεξαμενή(νές)
12. Πρόκειται να καθαριστεί ή δεξαμενή(νές)
13. Ποσότης που μεταφέρθηκε στην δεξαμενή καταλοίπων.
14. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής καταλοίπων

(δ) Έρματισμός των δεξαμενών φορτίου

15. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που έρματίσθηκε
16. Ήμερομηνία και στιγμή του πλοίου κατά την έναρξη του έρματισμού

(ε) Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου

- Ουσίες Κατηγορίας Α
17. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που καθαρίσθηκε.
 18. Ήμερομηνία και τόπος καθαρισμού
 19. Μέθοδος(οι) καθαρισμού
 20. Τόπος των εγκαταστάσεως εύκολων ύποδοχής καταλοίπων που χρησιμοποιήθηκαν
 21. Συγκέντρωση των άποβλήτων όταν σταμάτησε ή άπορριψη στην εγκατάσταση ύποδοχής καταλοίπων.
 22. Ποσότητα που παραμένει στην δεξαμενή
 23. Διαδικασία και ποσότητα ύδατος που εισήχθηκε στην δεξαμενή για τον τελικό καθαρισμό.
 24. Τόπος, ήμερομηνία άπορρίψεως στην θάλασσα.
 25. Διαδικασία και έξοπλισμός που χρησιμοποιήθηκε για την άπορριψη στην θάλασσα.
- Ουσίες Κατηγορίας Β, Γ και Δ
26. Διαδικασία πλύσεως που χρησιμοποιήθηκε.
 27. Ποσότητα ύδατος που χρησιμοποιήθηκε.
 28. Ήμερομηνία, τόπος της άπορρίψεως στην θάλασσα.
 29. Διαδικασία και έξοπλισμός που χρησιμοποιήθηκε για την άπορριψη στην θάλασσα.

Υπογραφή Πλοιάρχου

(στ) Μεταφορά ύδατινου ακαθάρτου έρματος.

30. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών).
31. Ήμερομηνία και τόπος του πλοίου κατά την έναρξη της άπορρίψεως στην θάλασσα.
32. Ήμερομηνία και τόπος του πλοίου κατά τό πέρας της άπορρίψεως στην θάλασσα.
33. Ταχύτητα(τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της άπορρίψεως.
34. Ποσότητα που άπορρίφθηκε στην θάλασσα.
35. Ποσότητα του ρυπανθέντος ύδατος που μεταφέρθηκε στην δεξαμενή(νές) καταλοίπων (χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών))
36. Ήμερομηνία και λιμένες άπορρίψεως σε εύκολιες ύπο-

* Άστερικόςος δηλώνει ότι, ή ουσία έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αυτό τον κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι άπαραίτητα για να συμπληρωθεί ή εκτίμηση των περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δέ αυτών που άπειλούν τους ύδροβίους οργανισμούς.

δοχής καταλοίπων τής ξηράς
(εάν υπάρχουν)

Υπογραφή Πλοιάρχου

(η) Μεταφορά από τήν δεξαμενή καταλοίπων/διάθεση καταλοίπων

37. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(ων) καταλοίπων.
38. Ποσότητα πού διατέθηκε από κάθε δεξαμενή.
39. Μέθοδος διαθέσεως τών καταλοίπων:
(α) Έγκαταστάσεις υποδοχής
(β) Αναμιγμένα με φορτίο
(γ) Μεταφορά σ' άλλη (άλλες)
δεξαμενή(νες), χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(ων)
(δ) Άλλη μέθοδος
40. Ημερομηνία και λιμένες διαθέσεως τών καταλοίπων.

(θ) Τυχαία ή άλλη εξαιρετικού χαρακτήρος απόρριψη.

41. Ημερομηνία και τόπος συμβάντος.
42. Τόπος ή στίγμα του πλοίου τήν ώρα του συμβάντος
43. Ποσότητα κατά προσέγγιση, όνομασία και κατηγορία ουσίας.
44. Συνθήκες τής απόρριψως ή τής διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις.

Υπογραφή Πλοιάρχου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΔΗΝ, 1973

(Σημείωση: Αυτό τό Πιστοποιητικό θά συμπληρώνεται στην περίπτωση δεξαμενοπλοίου χημικών από τό πιστοποιητικό πού απαιτείται σύμφωνα με τίς διατάξεις του Κανονισμού 13 (3) του Παραρτήματος II τής Συμβάσεως).

(Έπίσημη σφραγίδα)

Έκδόθηκε δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν Άποφυγή τής Ρυπάνσεως από πλοία, 1973, κατ' έντολή τής Κυβερνήσεως.

(πλήρης επίσημος προσδιορισμός τής χώρας)

από
(πλήρης επίσημος προσδιορισμός του άρμοδίου όργάνου ή οργανισμού έξουσιοδοτηθέντος δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν Άποφυγή τής Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	Λιμήν Νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα

ΜΕ ΑΥΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. Ότι τό πλοίο έχει επιθεωρηθεί δυνάμει τών διατάξεων του Κανονισμού 10 του Παραρτήματος II τής Συμβάσεως.
2. Ότι ή επιθεώρηση άποδεικνύει ότι, τό σχέδιο, ή κατασκευή και ό έξοπλισμός του πλοίου είναι αυτού του τύπου, ώστε νά ελαχιστοποιείται ή άνεξέλεγκτος απόρριψη στην θάλασσα τοξικών υγρών ουσιών.

3. Ότι οι άκόλουθες διατάξεις και διαδικασίες έχουν γίνει άποδεκτές από τήν Άρχή σε σχέσει με τήν εφαρμογή του Κανονισμού 5 του Παραρτήματος II τής Συμβάσεως:

(συνεχίζεται εις τό έπισυναπτόμενο φύλλο (α) ύπογεγραμμένα και φέροντα κατάλληλο ήμερομηνία)

Αυτό τό πιστοποιητικό ισχύει μέχρι
υποκειμένο σε ένδιάμεση επιθεώρηση(σεις) κατά διάστημα

Έκδόθηκε

19.....
(Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου πού εκδίδει τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς τής Άρχής)

Ένδιάμεσες Έπιθεωρήσεις

Μέ αυτό πιστοποιείται ότι, μία ένδιάμεση επιθεώρηση απαιτείται από τόν Κανονισμό 10 (1) (γ) του Παραρτήματος II τής Συμβάσεως, τό πλοίο αυτό και ή κατάστασή του εύρέθησαν νά συμμορφούνται με τίς σχετικές διατάξεις τής Συμβάσεως.

Υπογράφηκε
(Υπογραφή άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς τής Άρχής)

Υπογράφηκε
(Υπογραφή άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς Άρχής)

Δυνάμει τών διατάξεων του Κανονισμού 12 (2) και (4) του Παραρτήματος II τής Συμβάσεως ή ισχύς του παρόντος πιστοποιητικού παρατείνεται έως

Υπογράφηκε
(Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς τής Άρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ
ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΝ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ Η ΕΝΤΟΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΦΟΡΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ Η ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμός I

Έφαρμογή

(1) Έκτός εάν άλλως ρητώς όρίζεται, οι Κανονισμοί αυτού του Παραρτήματος, εφαρμόζονται σε όλα τά πλοία πού μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία ή σε έμπορευματοκιβώτια ή σε φορητές δεξαμενές ή σε οδικά ή σιδηροδρομικά βυτιοφόρα οχήματα.

(2) Η μεταφορά με αυτό τόν τρόπο επιβλαβών ουσιών άπαγορεύεται, εκτός εάν γίνεται σύμφωνα με τίς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως θά εκδόσει γιά συμπλήρωση τών διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος ή θά προκαλέσει τήν έκδοση λεπτομερών απαιτήσεων γιά τήν συσκευασία τήν σήμανση και τήν τοποθέτηση ετικετών, τήν απόδειξη δι' έγγραφών, τήν στοιβασία, τούς ποσοτικούς περιορισμούς, τίς εξαιρέσεις και τήν ανακοίνωση, γιά τήν άποφυγή ή τήν ελαχιστοποίηση τής ρυπάνσεως του θαλασσιού περιβάλλοντος από βλαβερές ουσίες.

(4) Διά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, άδεια δοχεία, έμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές και όδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα, τά όποια έχουν χρησιμοποιηθεί προηγουμένως γιά την μεταφορά επιβλαβών ουσιών θά έκλαμβάνονται ώς επιβλαβείς ούσιες, έκτός έάν επαρκείς προφυλάξεις έχουν ληφθεί, οί όποιοι νά έξασφαλίζουν ότι αυτά δέν περιέχουν κατάλοιπα, πού είναι επικίνδυνα γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Κανονισμός 2

Συσκευασία

Συσκευασίες, έμπορευματοκιβώτια φορτίου, φορητές δεξαμενές και όδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα θά είναι καταλλήλου τύπου ώσπερ νά περιορίζεται ό κίνδυνος ρυπάνσεως του θαλασίου περιβάλλοντος, έχοντας ύπ' όψη τό ιδιαίτερο περιεχόμενό τους.

Κανονισμός 3

Σήμανση και Τοποθέτηση έτικεττών

Δέματα, άνεξαρτήτως του άν φορτώνονται μεμονωμένα ή όμαδικά ή σε έμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή όδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα, περιέχοντα βλαβερή ούσια, θά είναι μαρκιαρισμένα άνεξίτηλα με την όρθή τεχνική όνομασία (έμπορικές όνομασίες δέν θά χρησιμοποιούνται σάν όρθή τεχνική όνομασία) και επί πλέον θά είναι μαρκιαρισμένα με μία εϋδιάκριτη έτικέτα ή πινακίδα διάτρητη με γράμματα, ύποδεικνύουσα ότι, τό περιεχόμενο είναι επιβλαβές. Ό προσδιορισμός αυτού του τύπου θά συμπληρώνεται, όταν είναι δυνατόν με άλλα μέσα, επί παραδείγματι με την χρησιμοποίηση του αριθμού των 'Ηνωμένων Έθνών.

Κανονισμός 4

Αποδεικτικά Έγγραφα

(1) Σέ όλα τά σχετικά έγγραφα με την μεταφορά των επιβλαβών ουσιών διά θαλάσσης, όπου ούσιες αυτού του τύπου αναφέρονται όνομαστικώς θά χρησιμοποιείται ή όρθή τεχνική όνομασία των ουσιών (έμπορικά όνόματα δέν θά χρησιμοποιούνται).

(2) Τά φορτωτικά έγγραφα, πού παραδίνονται από τον φορτωτή θά περιλαμβάνουν ένα πιστοποιητικό ή μία δήλωση ότι, τό φορτίο πού παραδόθηκε γιά μεταφορά είναι καταλλήλως συσκευασμένο, μαρκιαρισμένο και έχουν επικολληθεί έτικέττες και είναι σε καλή κατάσταση, γιά μεταφορά ώσπερ νά μειούται ό κίνδυνος γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

(3) Κάθε πλοίο, τό όποιο μεταφέρει επιβλαβείς ούσιες θά φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό, τό όποιο θά αναφέρει τίς επιβλαβείς ούσιες στό πλοίο και την θέση τους. Λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, τό όποιο θά καθορίζει την θέση όλων των επιβλαβών ουσιών στό πλοίο, δύναται νά χρησιμοποιηθεί, άντί αυτής της ειδικής καταστάσεως ή του δηλωτικού. Επίσης αντίγραφα των εγγράφων αυτού του τύπου θά κρατούνται στην ξηρά από τον πλοιοκτήτη ή από τους άντιπροσώπους του, έως ότου, οί επιβλαβείς ούσιες έκφορτωθούν.

(4) Σέ περίπτωση κατά την όποια τό πλοίο μεταφέρει ειδική κατάσταση ή δηλωτικό ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, τό όποιο απαιτείται διά την μεταφορά των επικινδύνων έμπορευμάτων από την Ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση γιά την 'Ασφάλεια της 'Ανθρωπίνης Ζωής στην Θάλασσα τά έγγραφα πού απαιτούνται διά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, δύναται νά συνδυασθούν με εκείνα των επικινδύνων έμπορευμάτων. Όταν συνδυάζονται έγγραφα, σαφής διάκριση θά γίνεται μεταξύ των επικινδύνων έμπορευμάτων και των λοιπών επιβλαβών ουσιών.

Κανονισμός 5

Στοιβασία

Οί επιβλαβείς ούσιες θά στοιβάζονται και θά ασφλίζονται καταλλήλως ώσπερ νά μειώνονται οί κίνδυνοι γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον, χωρίς νά τίθεται σε κίνδυνο ή ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Κανονισμός 6

Ποσοτικοί περιορισμοί

'Ωρισμένες επιβλαβείς ούσιες, οί όποιοι είναι πολύ επικίνδυνες γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον δύναται, γιά καθαρώς έπιστημονικούς ή τεχνικούς λόγους, ν' άπαγορευθεί ή μεταφορά τους ή νά περιορισθεί ή ποσότης ή όποια θά μεταφέρεται σε κάθε πλοίο. Όταν περιορίζεται ή ποσότητα πρέπει νά λαμβάνεται ύπ' όψη τό μέγεθος, ή κατασκευή και ό εξοπλισμός του πλοίου, καθώς επίσης και ή συσκευασία και οί ύπάρχουσες φυσικές ιδιότητες της ούσιας.

Κανονισμός 7

Έξαιρέσεις

(1) 'Απόρριψη λόγω άβαρίας των επιβλαβών ουσιών πού μεταφέρονται σε συσκευασία, σε έμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές και όδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα θ' άπαγορευτείται, εκτός έάν είναι αναγκαία λόγω της ασφάλειας του πλοίου ή της διασώσεως ζωής στην θάλασσα.

(2) 'Υποκείμενα στις διατάξεις της παρούσης Σύμβασεως, κατάλληλα μέτρα, βασισμένα στις φυσικές, χημικές και βιολογικές ιδιότητες των επιβλαβών ουσιών θά λαμβάνονται γιά νά ρυθμίζουν τίς άπορρίψεις των υγρών καθαρισμού υπό την προϋπόθεση ότι, ή συμμόρφωση με τά μέτρα αυτού του τύπου δέν θά βλάπτει την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σ' αυτό.

Κανονισμός 8

Κοινοποιήσεις

"Όσον άφορά ώρισμένες επιβλαβείς ούσιες, οί όποιοι δύναται νά καθορίζονται από την Κυβέρνηση εκάστου Μέρους της Σύμβασεως, ό πλοίαρχος ή ό Πλοιοκτήτης του πλοίου ή ό άντιπρόσωπος του θά ειδοποιεί την άρμόδια 'Αρχή του λιμένος περί της προθέσεώς του νά φορτώσει ή νά εκφορτώσει ούσιες αυτού του τύπου τουλάχιστον 24 ώρες πρό της έναρξεως των εργασιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

'Ορισμοί

Διά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) «Νέο πλοίο» είναι τό πλοίο, γιά τό όποιο ή σύμβαση κατασκευής ύπεγράφη ή έλλείψει σύμβασεως κατασκευής, ή τρόπος του όποιο τοποθετήθηκε ή εύρίσκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής, κατά ή μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος: ή
 - (β) ή παράδοση του όποιο θά λάβει χώρα τρία ή περισσότερα έτη μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) «'Υπάρχον πλοίο» είναι τό πλοίο πού δέν είναι νέο.
- (3) «Λύματα» είναι:
 - (α) ή άποχέτευση ή άλλα απόβλητα από κάθε τύπο όχητου των άποχωρητηρίων, ούρητηρίων και WC.
 - (β) ή άποχέτευση από Ιατρικό χώρο (φαρμακείο, νοσοκομείο κλπ) διά μέσου των νιπήτρων πλυσίματος, των λουτήρων και των άποχευτικών άγωγών πού εύρίσκονται σε τέτοιες.
 - (γ) ή άποχέτευση από χώρους πού ζούν ζώα ή
 - (δ) λοιπά απόβλητα ύδατα, όταν άναμειγνύονται με τίς άποχευσεις πού καθορίζονται άνωτέρω.
- (4) «Δεξαμενή συκρατήσεως» είναι ή δεξαμενή, ή όποια χρησιμοποιείται διά την συγκέντρωση και άποθήκευση των λυμάτων.
- (5) «Πλησιέστερη άκτή». 'Ο όρος «άπό την πλησιέστερη άκτή» σημαίνει από την βασική γραμμή, από την όποια έχει καθιερωθεί ή μέτρηση των χωρικών ύδάτων μιας έπικράτειας σύμφωνα με τό Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως πού γιά τους σκοπούς της παρούσης Σύμβασεως «άπό την πλησιέστερη άκτή» Έξωθεν της βορειοανατολικής άκτής της Αυστραλίας θά θεωρείται από την γραμμή, πού διαγράφεται από σημείο της άκτής της Αυστραλίας με

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' 'Ανατολικό μέχρι του σημείου, τό όποιο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 141°55' 'Ανατολικό εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°00' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 143°52' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°30' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°00' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 146°00' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 147°00' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' 'Ανατολικό, εκείθεν από τό σημείο με γεωγραφικό πλάτος επί της άκτής της Αυστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' 'Ανατολικό.

Κανονισμός 2

'Εφαρμογή

Οί διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θά εφαρμόζονται:

- (α) (ι) νέα πλοία άνω των 200 κ.ο.χ.

(ii) νέα πλοία κάτω των 200 κ.ο.χ. τα όποια σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων·

Κανονισμός 4

Έκδοση Πιστοποιητικού

(iii) νέα πλοία τα όποια δέν έχουν καταμετρηθεί και τα όποια σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων και

(β) (i) ύπάρχοντα πλοία άνω των 200 κ.ο.χ., 10 έτη μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος·

(ii) ύπάρχοντα πλοία κάτω των 200 κ.ο.χ. τα όποια σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων, 10 έτη μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος και

(iii) ύπάρχοντα πλοία τα όποια δέν έχουν καταμετρηθεί και τα όποια σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων, 10 έτη μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος

Κανονισμός 3

Έπιθεωρήσεις

(1) Κάθε πλοίο, τό όποιο άπαιτείται νά συμμορφώνεται με τίς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και έκτελει ταξείδια σε λιμένες ή σε σταθμούς πέραν της άκτής, εύρισκομένους εις την δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως, θά υπόκειται στις έπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) 'Αρχική έπιθεώρηση πρό της θέσεως σε λειτουργία του πλοίου ή πρό της εκδόσεως διά πρώτη φορά του Πιστοποιητικού πού άπαιτείται από τον Κανονισμό 4 του παρόντος Παραρτήματος, ή όποια θά περιλαμβάνει έπιθεώρηση του πλοίου και θά είναι τέτοιου τύπου ώστε νά εξασφαλίζεται ότι:

(i) όταν τό πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγκατάσταση έπεξεργασίας λυμάτων ή εγκατάσταση θά πληρεί τίς λειτουργικές άπαιτήσεις, οι όποιες βασίζονται στα επίπεδα και μεθόδους δοκιμών πού έχει αναπτύξει ο 'Οργανισμός·

(ii) όταν τό πλοίο διαθέτει ένα σύστημα πολτοποιήσεως και απολυμάνσεως των λυμάτων, τό σύστημα αυτού του τύπου θά είναι τύπου έγκεκριμένου από την 'Αρχή·

(iii) όταν τό πλοίο είναι εφοδιασμένο με δεξαμενή συγκρατήσεως ή χωρητικότητα της δεξαμενής αυτού του τύπου θά ίκανοποιεί την 'Αρχή, όσον άφορά την συλλογή όλων των λυμάτων, λαμβανομένης όπ' όψη της λειτουργίας του πλοίου, του αριθμού των έπιβαινόντων και άλλους σχετικούς παράγοντας. 'Η δεξαμενή συγκρατήσεως θά φέρει όπτικόν ένδεικτη πού νά δεικνύει την ποσότητα του περιεχομένου της· και

(iv) ότι, τό πλοίο είναι εφοδιασμένο με γραμμή σωληνώσεως ή όποια όδηγει πρός τά έξω, κατάλληλη διά την άπόρριψη των λυμάτων σε εγκατάσταση ύποδοχής καταλοίπων και ότι ή γραμμή αυτού του τύπου είναι εφοδιασμένη με ένα μόνιμο σύνδεσμο συνδέσεως με την ξηρά συμμορφούμενο με τίς διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος. 'Η έπιθεώρηση αυτή θά είναι τέτοια, ώστε νά εξασφαλίζεται ότι, ό έξοπλισμός τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και όλικά συμμορφώνονται πλήρως με τίς εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την 'Αρχή, αλλά μη ύπερβαίνοντα τά πέντε έτη διά των όποιων θά εξασφαλίζεται ότι, ό έξοπλισμός, τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και τά όλικά συμμορφώνονται πλήρως με τίς εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. 'Εν τούτοις, όταν ή διάρκεια του Διεθνούς Πιστοποιητικού διά την 'Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) παραταθεί, όπως καθορίζεται στο Κανονισμό 7 (2) ή (4) του παρόντος Παραρτήματος, τό διάστημα της περιοδικής έπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθεί άντιστοίχως.

2) 'Η 'Αρχή θά θεσπίσει κατάλληλα μέτρα διά τά πλοία, τά όποια δέν υπόκεινται στις διατάξεις της Παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού διά νά εξασφαλίζει ότι, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος πληροούνται.

(3) 'Επιθεωρήσεις πλοίου, οι όποιες άφορούν την τήρηση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, θά διενεργούνται υπό όργανων της 'Αρχής. 'Η 'Αρχή όμως δύναται νά άναθεώσει τίς έπιθεωρήσεις, είτε σε έπιθεωρητές διορισμένους γιά τον σκοπό αυτό, είτε σε όργανισμούς άνεγνωρισμένους άπ' αυτή. Σε κάθε περίπτωση ή ενδιαφερομένη 'Αρχή θά έγυυατά την πληρότητα και άποτελεσματικότητα των έπιθεωρήσεων πλήρως.

(4) Μετά από κάθε έπιθεώρηση πλοίου, δύναται των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού, ούδεμία ουσιαώδης μεταβολή θά γίνεται στον έξοπλισμό εξαρτήματα, διατάξεις ή όλικά, πού καλύπτονται από την έπιθεώρηση, άνευ της έγκρίσεως της 'Αρχής, εκτός από την κατ' εϋθειαν άντικατάσταση του σχετικού έξοπλισμού ή εξαρτημάτων.

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό διά την 'Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θά εκδίδεται, μετά από έπιθεώρηση σύμφωνα με τίς διατάξεις του Κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος διά κάθε πλοίο πού έκτελει ταξείδια σε λιμένα, ή σταθμούς μακρά της άκτής, εύρισκομένους στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως.

(2) Πιστοποιητικό αυτού του τύπου θά εκδίδεται, είτε από την 'Αρχή είτε από οιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή όργανισμό δεόντως έξουσιοδοτημένου άπ' αυτήν. Σε κάθε περίπτωση ή 'Αρχή θ' αναλαμβάνει πλήρη εϋθύνη διά τό Πιστοποιητικό.

Κανονισμός 5

Έκδοση Πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

(1) 'Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Συμβάσεως δύναται, κατόπιν αιτήσεως της 'Αρχής, νά έπιθεωρήσει πλοίο και εάν ίκανοποιηθεί ότι συμμορφώνεται με τίς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, θά εκδόσει ή θά έξουσιοδοτήσει την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού διά την 'Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) του πλοίου, σύμφωνα με τίς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

(2) 'Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως της έπιθεωρήσεως θά διαβιβασθεί τό ταχύτερον δυνατόν στην 'Αρχή πού ζήτησε την έπιθεώρηση.

(3) Πιστοποιητικό πού εκδόθηκε με αυτόν τον τρόπο, θά περιέχει δήλωση ότι, έχει εκδοθεί κατόπιν αιτήσεως της 'Αρχής και θά έχει την ίδια ισχύ και θά λαμβάνει την ίδια άναγνώριση όπως τό Πιστοποιητικό πού εκδόθηκε σύμφωνα με τον Κανονισμό 4 του Παρόντος Παραρτήματος.

(4) Διεθνές Πιστοποιητικό διά την 'Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) δέν θά εκδίδεται σε πλοίο πού φέρει την σημαία του Κράτους, τό όποιο δέν είναι Μέρος.

Κανονισμός 6

Τύπος του Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά την 'Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θά συντάσσεται στην έπίσημη γλώσσα της χώρας, πού τό εκδίδει και σε τόπο πού άναποκρίνεται με τό πρωτότυπο πού δίδεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος. 'Εάν ή γλώσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν είναι ούτε 'Αγγλικά, ούτε Γαλλικά, τό κείμενο θά περιέχει μετάφραση σε μία άπ' αυτές τίς γλώσσες.

Κανονισμός 7

Διάρκεια του Πιστοποιητικού

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά την 'Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θά εκδίδεται διά περίοδο καθοριζόμενη από την 'Αρχή, ή όποια δέν θά ύπερβαίνει τά πέντε έτη, από την ήμερομηνία της εκδόσεως, πλην της περιπτώσεως πού προβλέπεται στις παραγράφους (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(2) 'Εάν τό πλοίο, κατά τον χρόνο λήξεως του Πιστοποιητικού δέν εύρίσκεται σε λιμένα ή σταθμό μακρά της άκτής, εύρισκόμενο στην δικαιοδοσία του Μέρους της Συμβάσεως, του όποιου την σημαία τό πλοίο φέρει, τό Πιστοποιητικό δύναται νά παραταθεί από την 'Αρχή, αλλά ή παράταση αυτού του είδους θά γίνεται μόνον διά νά έπιτραπεί στο πλοίο νά έκτελέσει τό ταξίδι του προς την Χώραν της όποιας την σημαία φέρει, ή στην όποια πρόκειται νά έπιθεωρηθεί και μόνο στις περιπτώσεις πού θεωρείται όρθό και λογικό νά γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Ούδένα Πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αυτόν τον τρόπο διά περίοδο μεγαλύτερη των πέντε μηνών και τό πλοίο στο όποιο έδόθη παράταση αυτού του είδους, δέν θά δικαιούται κατά τον κατάπλου του στο Κράτος του όποιου την σημαία φέρει ή στον λιμένα πού θά γίνει ή έπιθεώρηση δύναται της παρατάσεως αυτής νά άποπλευσει ή νά εγκαταλείψει τό Κράτος, άνευ της άποκτήσεως νέου Πιστοποιητικού·

(4) Πιστοποιητικό τό όποιο δέν έχει παραταθεί σύμφωνα με τίς διατάξεις της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, δύναται νά παραταθεί από την 'Αρχή διά περίοδο χάριτος μέχρις ενός μηνός, από της ήμερομηνίας λήξεως, πού αναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θά παύσει νά ισχύει, εάν έχουν λάβει χώρα σημαντικές αλλαγές στον έξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις και όλικά άνευ της έγκρίσεως της 'Αρχής, πλην από την άπ' εϋθείας άντικατάσταση του σχετικού έξοπλισμού ή εξαρτημάτων.

(6) Πιστοποιητικό τό όποιο εκδίδεται σε πλοίο, θά παύσει νά ισχύει με την μεταφορά της σημαίας αυτού του πλοίου στην σημαία μιός άλλης χώρας, πλην της περιπτώσεως πού προβλέπεται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου στην σημαία άλλου Μέρους τό Πιστοποιητικό θά παραμείνει σε ισχύ διά περίοδο μη ύπερβαίνουσα τους πέντε μήνας υπό την προϋπόθεση ότι, δέν θά έχει λήξει πρό του τέλους της περιόδου, ή μέχρις ότου ή 'Αρχή εκδόσει Πιστοποιητικό σε άντικατάσταση, οιοδήποτε λάβει χώρα ένωρίτερον. Εϋθύς ως είναι δυνατό μετά την μεταφορά πού έλαβε χώρα, ή Κυβέρνηση του Μέρους, του όποιου τό πλοίο έφερε την σημαία προηγουμένως, θά διαβιβασεί στην 'Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού, πού έφερε τό πλοίο πρό της μεταφοράς και εάν είναι δυνατόν αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της έπιθεωρήσεως.

Κανονισμός 8

Απόρριψη τών λυμάτων

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος, ή απόρριψη τών λυμάτων στην θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν:

- (α) το πλοίο απόρριπτε πολτοποιημένα και απολυμασμένα λύματα, χρησιμοποιώντας σύστημα έγκριμένο από την Αρχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 (1) (α) σε απόσταση μεγαλύτερη τών 4 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή ή τὰ λύματα τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι κονιορτοποιημένα ἢ απολυμασμένα ἀπορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή υπό τόν ὄρο ὅτι, σε κάθε περίπτωση τὰ λύματα πού ἔχουν ἀποθηκευθεῖ σε δεξαμενές συγκρατήσεως δὲν θά ἀπορρίπτονται ἀκαριαίως, ἀλλά μέ ἀργό ρυθμό καί ὅταν τό πλοῖο εὐρίσκεται ἐν πορεία καί ἡ ταχύτητά του δὲν εἶναι μικρότερη τών (3) μιλίων ὁ ρυθμός ἀπορρίψεως θά ἐγκριθεῖ ἀπό τήν Αρχή καί θά βασίζεται στά ἐπίπεδα πού ἔχουν ἀναπτυχθεῖ ἀπό τόν Ὀργανισμό ἢ
- (β) τό πλοῖο ἔχει σε λειτουργία ἐγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων, ἡ ὁποία ἔχει ἐγκριθεῖ ἀπό τήν Αρχή ὅτι, πληροῖ τις λειτουργικές ἀπαιτήσεις τις ἀναφερόμενες στόν Κανονισμό 3 (1) (α) (ι) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί
- (ι) τὰ ἀποτελέσματα τών δοκιμῶν τῆς ἐγκαταστάσεως ἀναγράφονται στό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973)
- (ιι) ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐκροή δὲν θά δημιουργεῖ ὄρατά ἐπιπλέοντα στερεά, οὔτε θά προκαλεῖ ἀποχρωματισμό τών γύρω ὕδατων ἢ
- (γ) τό πλοῖο εὐρίσκεται σε ὕδατα τῆς δικαιοδοσίας ἐνός Κράτους καί ἀπορρίπτε λύματα δυνάμει ἐλαστικωτέρων ἀπαιτήσεων, οἱ ὁποῖες δύνανται νά ἐπιβληθοῦν ἀπό τό Κράτος ἐκεῖνο.

(2) Ὄταν τὰ λύματα εἶναι ἀναμεμιγμένα μέ ἀπόβλητα ἢ ὕδατα ἀποβλήτων διά τὰ ὁποῖα ὑφίστανται διαφορετικές ἀπαιτήσεις ἀπορρίψεως, θά ἐπιβάλλονται αὐστηρότερες ἀπαιτήσεις ἀπορρίψεως.

Κανονισμός 9

Ἐξαιρέσεις

Ὁ Κανονισμός 8 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν θά ἐφαρμόζεται σε περιπτώσεις:

- (α) ἀναγκαστικῆς ἀπορρίψεως λυμάτων μέ σκοπό τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τών ἐπιβαινόντων, ἢ διά τήν διάσωση ζωῆς ἐν θάλασσῃ ἢ
- (β) ἀπορρίψεως λυμάτων συνεπεία ζημιῶν τοῦ πλοίου ἢ τών συσκευῶν του, ἐφ' ὅσον ὅλες οἱ ἀπαραίτητες προφυλάξεις ἐλήφθησαν πρό καί μετά τῆς ἐμφανίσεως τῆς ζημίας πρὸς τόν σκοπό τῆς ἀποφυγῆς ἢ τῆς ἐλαχιστοποιήσεως τῆς ἀπορρίψεως.

Κανονισμός 10

Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

(1) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση δημιουργίας ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς στούς λιμένας καί σταθμούς διά τήν παραλαβή τών λυμάτων ἐπάρκεις γιά τίς ἀνάγκες τών πλοίων πού τις χρησιμοποιοῦν χωρίς νά προξενεῖται ἀδικαιολόγητος καθυστέρηση πλοίων.

(2) Ἡ Κυβέρνηση κάθε μέρους τῆς Συμβάσεως θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό πρὸς πληροφόρηση τών ἐνδιαφερομένων Μερῶν ὅλες τίς περιπτώσεις κατά τίς ὁποῖες οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

Κανονισμός 11

Πρότυπος σύνδεση γιά τούς σωληνες ἀπορρίψεως

Διά νά καταστή δυνατόν οἱ σωληνες τών ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς νά συνδεθοῦν μέ τίς σωληνώσεις ἀπορρίψεως τοῦ πλοίου καί οἱ δύο σωληνες θά ἔχουν πρῶτοπο σύνδεσμο ἀπορρίψεως σύμφωνα μέ τόν ἀκόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Ἐξωτερική διάμετρος	210 χιλ.
Ἐσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα μέ τήν ἐξωτερική διάμετρο τοῦ σωλήνα

Διάμετρος μήκους κοχλιῶν	170 χιλ.
Ἐγκοπές στό παρέμβυσμα (φλάντζα)	4 ὀπές διαμέτρου 18 χιλ. πού ἀπέχουν ἐξ ἴσου ἐπί τοῦ κύκλου κοχλιῶν, ὡς ἀνωτέρω, χαραγμένες μέχρι τῆς περιφερείας τοῦ παρεμβύσματος. Τό πλάτος τῆς ἐγκοπῆς θά εἶναι 18 χιλ.
Πάχος παρεμβύσματος	16 χιλ.
Κοχλίες καί περικόχλια: Ποσότητες καί διάμετρος	4 κάθε μία διαμέτρου 16 χιλ. καί καταλλήλου μήκους
Τό παρέμβυσμα θά εἶναι σχεδιασμένο γιά σωληνες μεγίστης ἐσωτερικῆς διαμέτρου 100 χιλ. καί θά εἶναι ἀπό χάλυβα ἢ ἄλλο ἰσοδύναμο ὑλικό μέ ἐπίπεδη ἐπιφάνεια. Αὐτό τό παρέμβυσμα μαζί μέ μία κατάλληλη σαλαμάστρα, θά εἶναι κατάλληλο γιά πίεση λειτουργίας 6 KG/CM ²	

Γιά πλοῖα πού ἔχουν πλευρικό βάθος 5 μέτρων ἢ μικρότερο, ἡ ἐσωτερική διάμετρος τών σωληνῶν ἀπορρίψεως δύνανται νά εἶναι 38 χιλ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ (1973)

Ἐκδόθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα (1973), κατ' ἐντολή τῆς Κυβερνήσεως.

(πλήρης προσδιορισμός τῆς χώρας)

ἀπό
(πλήρης προσδιορισμός τοῦ ἄρμοδίου ὄργανου ἢ ὀργανισμοῦ ἐξουσιοδοτηθέντος δυνάμει τών διατάξεων τῆς Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως πλοῖα, 1973)

Ὄνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σῆμα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Ὀλική χωρητικότης	Ἀριθ. ἀτόμων πού τό πλοῖο εἶναι ἐγκριμένο νά φέρει.

Νέο/ὑπάρχον πλοῖο*

Ἡμερομηνία συμβάσεως κατασκευῆς
Ἡμερομηνία πού τοποθετήθηκε ἡ τρύπις ἢ τό πλοῖο εὐρίσκεται σε παρεμπερές στάδιο κατασκευῆς

Ἡμερομηνία παραδόσεως

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

(1) Τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἐγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων/κονιορτοποιήσεως/ δεξαμενῆς συγκρατήσεως* καί δίκτυο ἀπορρίψεως σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 3 (1) (α) (ι) μέχρι (ιι) τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Συμβάσεως ὡς ἀκολουθῶς:

- (α) Περιγραφή τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων:
Τύπος τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων
Ὄνομα κατασκευαστοῦ
Τό σύστημα ἐπεξεργασίας λυμάτων εἶναι ἐγκριμένο ἀπό τήν Αρχή ὅτι πληροῖ τ' ἀκόλουθα ἐπίπεδα ἐκροῆς**
- (β) Περιγραφή τῆς συσκευῆς πολτοποιήσεως:
Τύπος τοῦ πολτοποιητικοῦ
Ὄνομα κατασκευαστοῦ
Ἐπίπεδα λυμάτων μετά τήν ἀπολύμανση
- (γ) Περιγραφή δεξαμενῆς συγκρατήσεως:
Συνολική χωρητικότητα τῆς δεξαμενῆς συγκρατήσεως M³
Θέση

* Διάγραψε κατάλληλως

** Παράμετροι πρέπει νά ἐνσωματωθοῦν

(δ) Δίκτυο για την απόρριψη των λυμάτων σε εύκολια ύποδοξη, εφοδιασμένο με πρότυπο σύνδεση ξηράς.

(2) Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 του Παραρτήματος IV της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία 1973, δσον αφορά την αποφυγή ρυπάνσεως από λύματα και από την επιθεώρηση προέκυψε, ότι ο έξοπλισμός του πλοίου και η κατάσταση τούτου είναι άπ' όλες τις άποψεις Ικανοποιητική και τó πλοίο άνταποκρίνεται στις εφαρμοστέες άπαιτήσεις του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως.

Αυτό τó Πιστοποιητικό Ισχύει μέχρι

Έκδόθηκε

(Τόπος έκδόσεως Πιστοποιητικού)

19.....

(Υπογραφή τού όργανου πού εκδίδει τó Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς τής Αρχής)

Σύμφωνα με τις διατάξεις τού Κανονισμού 7 (2) και (4) τού Παραρτήματος IV τής Συμβάσεως ή ισχύς τού Πιστοποιητικού παραινείται μέχρι

Υπογράφηκε

(Υπογραφή τού άρμοδιου έξουσιοδοτημένου όργανου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς τής Αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Γιά τήν εφαρμογή τού παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Απορρίμματα» είναι όλα τά είδη άπό τρόφιμα, οικιακά και λειτουργικά ύπολείμματα, έξαιρουμένων τών φρέσκων ψαριών ή τμημάτων αυτών, τά όποια παράγονται κατά τήν διάρκεια τής κανονικής λειτουργίας τού πλοίου, προσωρίόμενα ν' απορριφθούν συνεχώς ή περιοδικώς, πλην τών οσειών εκείνων, πού καθορίζονται ή αναφέρονται σε άλλα Παραρτήματα τής παρούσης Συμβάσεως.

(2) «Πλησιέστερη άκτή». Ό δρος «άπό τήν πλησιέστερη άκτή» σημαίνει άπό τήν βασική γραμμή, άπό τήν όποια έχει καθιερωθεί ή μέτρηση τών χωρικών ύδάτων μιάς επικρατείας σύμφωνα με τó Διεθνές Δίκαιο, πλην τής περιπτώσεως πού για τούς σκοπούς τής παρούσης Συμβάσεως «άπό τήν πλησιέστερη άκτή» έξωθεν τής βορειο-άνατολικής άκτής τής Αυστραλίας θά θεωρείται άπό τήν γραμμή πού διαγράφεται άπό σημείο τής άκτής τής Αυστραλίας με

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό μέχρι τού σημείου, τó όποιο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν άπό τó σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°15' Ανατολικό.

(3) «Ειδική περιοχή» είναι ή θάλασσα περιοχή όπου, για άνεπισημασμένους τεχνικούς λόγους σχετικούς με τις όκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες και τού ιδιαιτέρου χαρακτήρα τής θαλάσσιας κυκλοφορίας τής, άπαιτείται ή καθιέρωση ειδικών έπιτακτικών μεθόδων διά τήν άποφυγή ρυπάνσεως τής θαλάσσης άπό απορρίμματα. Ειδικές περιοχές θά περιλαμβάνουν εκείνες πού αναφέρονται στόν Κανονισμό 5 τού παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

Όι διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού θά εφαρμόζονται σε όλα τά πλοία.

Κανονισμός 3

Απόρριψη απορριμμάτων εκτός ειδικών περιοχών

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις τών Κανονισμών 4, 5 και 6 τού παρόντος Παραρτήματος:

(α) ή άπόρριψη στην θάλασσα όλων τών πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικώς τών συνθετικών σχοινιών, συνθετικών δικτύων άλιείας και πλαστικών σάκκων, άπαγορεύεται

(β) ή άπόρριψη στην θάλασσα τών περαιτέρω μνημονευόμενων απορριμμάτων θά γίνεται δσον είναι πρακτικό μακρότερα άπό τήν πλησιέστερη άκτή, αλλά σε κάθε περίπτωση άπαγορεύεται, εάν ή άπόσταση άπό τήν ξηρά είναι μικρότερη άπό:

(i) 25 ναυτικά μίλια διά τά προφυλακτικά στοιβασίας, επενδύσεων και ύλικά συσκευασίας τά όποια επιπλέουν

(ii) 12 ναυτικά μίλια διά τά ύπολείμματα τροφών και διά όλα τά άλλα απορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων και προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, γυαλιών, μετάλλων, φιαλών, πιατικών και άλλων όμοιού τύπου απορριμμάτων.

(γ) άπόρριψη στην θάλασσα απορριμμάτων πού αναφέρονται στην ύποπαράγραφο (β) (i) τού παρόντος κανονισμού δύναται νά έπιτραπεί, όταν έχουν έξεξεργασθεί άπό συσκευή πολτοποιήσεως ή τριβέως και θά λαμβάνει χώρα δσον τó δυνατόν μακρότερα άπό τήν πλησιέστερη άκτή και εις ούδεμία περίπτωση σε άπόσταση μικρότερη τών (3) ναυτικών μιλίων άπό τήν πλησιέστερη άκτή. Απορρίμματα πού έχουν πολτοποιηθεί ή άλεσθεί θά δύναται νά διέλθουν μέσω πλέγματος με όπες ούχι μεγαλύτερες τών 25 χιλιοστών.

(2) Όταν τά απορρίμματα είναι άνομιμμένα με άλλα απορριπτόμενα ύλικά, τά όποια έχουν διαφορετικές άπαιτήσεις διαθέσεως ή άπορρίψεως θά εφαρμόζονται οι πλέον αυστηρές άπαιτήσεις.

Κανονισμός 4

Ειδικές διατάξεις για τήν άπόρριψη απορριμμάτων

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις τής παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού, άπαγορεύεται ή άπόρριψη κάθε ύλικού πού ρυθμίζεται άπό αυτό τó Παράρτημα, άπό τις μόνιμες ή πλωτές έξέδρες, πού άσχολούνται στην έξερεύνηση, εκμετάλλευση και συναφείς εργασίες τού όρυκτού πλούτου τού πυθμένος τής θάλασσας πέραν τής άκτής και άπ' όλα τάλλα πλοία πού είναι προσδεδεμένα σε άκτίνα 500 μέτρων άπό τις έξέδρες αυτού τού τύπου.

(2) Η άπόρριψη στην θάλασσα ύπολειμμάτων τροφών, δύναται νά έπιτραπεί, όταν διέλθουν άπό συσκευή πολτοποιήσεως, τριβέως, άπό μόνιμες ή πλωτές έξέδρες αυτού τού τύπου, οι όποιες εύρίσκονται πέραν τών 12 ναυτικών μιλίων άπό τήν άκτή και άπό όλα τά άλλα πλοία, πού είναι προσδεδεμένα ή σε άκτίνα 500 μέτρων άπό τις έξέδρες αυτές. Τά ύπολείμματα τροφίμων, πού έχουν πολτοποιηθεί ή άλεσθεί έτσι, θά δύναται νά διέλθουν μέσω πλέγματος με όπες ούχι μεγαλύτερες τών 25 χιλιοστών.

Κανονισμός 5

Απόρριψη απορριμμάτων μέσα στις ειδικές περιοχές

(1) Διά τήν εφαρμογή τού παρόντος Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι οι περιοχές τής Μεσογείου, Βαλτικής, Εύξεινου Πόντου, Έρυθράς θαλάσσης και ή περιοχή τών Κόλπων πού καθορίζονται ως έξής:

(α) Η περιοχή τής Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει τήν Μεσόγειο θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων τών κόλπων και τών θαλασσών εντός αυτής με σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου θαλάσσης και τού Εύξεινου Πόντου τόν παράλληλο 41B και όριοθετούμενης δυτικώς άπό τά στενά τού GIBRALTAR με τόν μεσημβρινό τών 5° 36' Δ.

(β) Η περιοχή τής Βαλτικής Θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική Θάλασσα με τόν Κόλπο τής ΒΟΘΝΙΑ, τόν Κόλπο τής FILAND και τήν είσοδο στην Βαλτική Θάλασσα, περικλειομένη άπό τόν παράλληλο τού SKAW στο SKAGERRAK στις 57° 44.8' Β

(γ) Η περιοχή τού Εύξεινου Πόντου σημαίνει τόν Εύξεινο Πόντο με τó σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου και τού Εύξεινου Πόντου, άποτελούμενο άπό τόν παράλληλο τών 41B.

(δ) Η περιοχή τής Έρυθράς Θαλάσσης σημαίνει τήν Έρυθρά Θάλασσα πού περιλαμβάνει τούς Κόλπους τού SUEZ και τής AQABA Νοτίας τής λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ τού RAS SI ANE (12°8', 5 B - 43° 19', 6 A) και HUSN MURAD (12°40', 4B - 43°30', 2 A).

(ε) Η «περιοχή τών Κόλπων» σημαίνει τήν θαλάσσια περιοχή πού κείται βορειοδυτικώς τής λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ τού BAS AL HADD (22°30' B - 59°48' A) και τού RAS AL FASTEH (25°04' B - 61°25' A).

(2) Σύμφωνα με τις διατάξεις τού Κανονισμού 6 τού παρόντος Παραρτήματος:

(α) άπαγορεύεται ή άπόρριψη στην θάλασσα τών κατωτέρω αναφερομένων:

(i) όλων τών πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικώς τών συνθετικών σχοινιών, συνθετικών δικτύων άλιείας και πλαστικών σάκκων απορριμμάτων και

(ii) όλων τών άλλων απορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τών προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, ύλικών, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικών στοιβασίας, ύλικού επενδύσεως και συσκευασίας

(β) ή άπόρριψη στην θάλασσα τών ύπολειμμάτων τροφών θά γίνεται δσον τó δυνατόν μακρότερα άπό τήν πλησιέστερη άκτή, αλλά σε οιαδήποτε περίπτωση τούλάχιστον 12 ναυτικά μίλια άπό τήν πλησιέστερη άκτή.

(3) Όταν τ' άπορριμματα είναι άναμεμιγμένα με άλλες άπορριπτόμενες ουσίες, οι όποιες έχουν διαφορετικές άπαιτήσεις διαθέσεως ή άπορριψεως θα εφαρμόζονται οι περισσότερο αυστηρές άπαιτήσεις.

(4) Έγκαταστάσεις ύποδοχής εντός των ειδικών περιοχών:

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως, τά παράλια του όποιου συνορεύουν με ειδική περιοχή, άναλαμβάνει τήν ύποχρέωση ότι, τό ταχύτερον δυνατό δλοι οι λιμένες εντός της ειδικής περιοχής θα εφοδιασθούν με έπαρκείς έγκαταστάσεις ύποδοχής σύμφωνα με τόν Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, λαμβανομένων ύπ' όψη των ειδικών άναγκών των πλοίων, τά όποια ταξειδεύουν σε αυτές τις περιοχές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, πού άφοράται, θα γνωστοποιεί στον Όργανισμό όλα τά μέτρα πού λαμβάνονται σύμφωνα με τήν ύποπαράγραφο (α) του παρόντος Κανονισμού. Όταν λάβει έπαρκείς γνωστοποιήσεις ό Όργανισμός θα καθορίσει ήμερομηνία κατά τήν όποία θα εφαρμόζονται οι άπαιτήσεις αυτού του Κανονισμού διά τήν εν λόγω περιοχή. Ο Όργανισμός θα γνωστοποιήσει σε όλα τά Μέρη τήν ήμερομηνία πού όρίστηκε με τόν τρόπο αυτό, τουλάχιστον 12 μήνες πρό της ήμερομηνίας ταύτης.

(γ) Μετά τήν ήμερομηνία πού όρίστηκε με τόν τρόπο αυτό, τά πλοία πού καταπλέουν στους λιμένες αυτών των ειδικών περιοχών, όπου οι έγκαταστάσεις ύποδοχής αυτού του τύπου δέν είναι άκόμη διαθέσιμες, θα συμμορφώνονται πλήρως με τις άπαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 6

Έξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 3, 4 και 5 του παρόντος Παραρτήματος δέν θα εφαρμόζονται διά τήν:

- (α) άπόρριψη άπορριμμάτων από πλοίο πού είναι άναγκαία διά νά εξασφαλισθεί ή ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων ή διά τήν διάσωση ανθρώπινης ζωής στην θάλασα ή
- (β) διαφυγή άπορριμμάτων συνεπεία ζημιών του πλοίου ή του εξοπλισμού του, έφ' όσον όλες οι εύλογες προφυλάξεις ελήφθησαν πρό και μετά τήν ζημία με σκοπό τήν άποφυγή ή τήν ελαχιστοποίηση της διαφυγής ή
- (γ) άπώλεια συνθετικών άλιευτικών δικτυών συνεπεία άτυχήματος ή συνθετικού ύλικού διά τήν έπισκευή των, ύπό τήν προϋπόθεση ότι, όλες οι εύλογες προφυλάξεις ελήφθησαν διά νά άποφευχθεί άπώλεια αυτού του είδους.

Κανονισμός 7

Έγκαταστάσεις Υποδοχής

(1) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως άναλαμβάνει τήν ύποχρέωση νά διαθέτει σε όλους του λιμένες και σταθμούς έγκαταστάσεις ύποδοχής διά τήν παραλαβή των άπορριμμάτων, έπαρκείς νά άνταποκριθούν στις άνάγκες των πλοίων, πού τις χρησιμοποιούν, χωρίς νά προξενεί άδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοία.

(2) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως θα γνωστοποιεί στον Όργανισμό πός πληροφόρηση των ένδιαφερομένων Μερών, όλες τις περιπτώσεις, κατά τις όποιες οι έγκαταστάσεις πού προβλέπονται από τόν παρόντα Κανονισμό θεωρούνται άνεπαρκείς.

ATTACHMENT 2

**PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved.

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:
 - (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
 - (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.
2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.
3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").
2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article II(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

*Signatures omitted

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").
2. The Depositary shall:
 - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;
 - (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.
3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

**MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973**

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) - No change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

- (8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (ii) which changes the type of the ship; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.
- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – *No change*

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – No change

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such

intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

- (3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- (b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.
- (c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:
 - (i) require repairs to a ship; and
 - (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

- (d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8*Duration of Certificate*

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 - No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13**Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing**

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for

crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A**Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks**

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

(a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B**Requirements for Crude Oil Washing**

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
 - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
- (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight and 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of " PA_c " and " PA_s " for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_c "; and
- (b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_s ".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – No change

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 – No change

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – No change

Appendix I – LIST OF OILS

No change

Appendix II – FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by *(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)*

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

- Crude oil tanker*
- Product carrier*
- Crude oil/product carrier*

* Delete as appropriate

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

** This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

Remarks:

Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships**

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART B OIL TANKERS**

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with*
 - (b) not required to be constructed according to*
 - (c) not required to be constructed according to, but complies with* the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.
2. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with**
 - (b) not required to be constructed according to* the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

3. This ship is:
- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*
 - (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
 - (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
 - (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Dedicated Clean Ballast Tanks**

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol. (date)

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Manual* *

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol*

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART C EXEMPTIONS**

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between

- and in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol* ; or
 - (b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex I of the Protocol*
- and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until

subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.
** Delete if not applicable.

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS*

Name of ship

Distinctive numbers or letters

Total cargo carrying capacitycubic metres

Total dedicated clean ballast capacitycubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before during discharge?			

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING**

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacitycubic metres

Voyage from to
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

NOTES: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports			
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)			
203.	Number of machines in use			
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage			
205.	Washing pattern employed (see Note 2)			
206.	Washing line pressure			
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage			
208.	Remarks			

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out			
210.	Identity of tank(s) and date			
211.	Volume of water used			

** This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				
------	---	--	--	--	--

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES*

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13(2) and (3) of Annex I of the Protocol cubic metres

Voyages from to

(Port(s)) (Port(s))

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

*This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

(B) Re-allocation of ballast water within the ship.

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

No change

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

No change

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

No change

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

No change

ΠΡΟΣΘΗΚΗ II

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΤΟΥΣ 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973.

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ τήν ούσιαστική συμβολή που μπορεί να έχει η Διεθνής Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία, 1973, στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τήν ρύπανση του εκ τών πλοίων·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ τήν ανάγκη περαιτέρω βελτιώσεως της πρόληψης του ελέγχου της θαλασσίας ρυπάνσεως από πλοία, ιδιαίτερος δε δεξαμενόπλοια·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τήν ανάγκη της θέσεως σε εφαρμογή τών Κανονισμών για τήν πρόληψη της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή που περιέχονται στο Παράρτημα I της Συμβάσεως εκείνης, τό δυνατόν ταχύτερον και ευρύτερον·

ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΑ ΟΜΩΣ τήν ανάγκη της αναβολής της εφαρμογής του Παραρτήματος II της Συμβάσεως εκείνης μέχρις ότου ώρισμένα τεχνικά προβλήματα επιλυθούν ικανοποιητικώς·

Θεωρώντας ότι αυτοί οι σκοποί μπορούν κατά τόν καλύτερο τρόπο να εκπληρωθούν διά της συνάψεως Πρωτοκόλλου σχετικού προς τήν Διεθνή Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία, 1973·

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τα κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ I

Γενικές 'Υποχρεώσεις

(1) Τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο αναλαμβάνουν τήν υποχρέωση να εφαρμόσουν τίς διατάξεις.

(α) του παρόντος Πρωτοκόλλου μετά του Παραρτήματός του που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος τούτου· και

(β) της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία 1973 (εφεξής καλουμένης «'Η Σύμβασις» με τίς τροποποιήσεις και προσθήκες σ' αυτήν που έγινοντο με τό παρόν Πρωτόκολλο.

(2) Οί διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου θά άναγινώσκονται και έρμηνεύονται μαζί ως ένα και μοναδικό όργανο.

(3) Όπου γίνεται μνεία του παρόντος Πρωτοκόλλου αυτή θά θεωρείται ότι καλύπτει και τό Παράρτημα τούτου.

ΑΡΘΡΟΝ II

Θέση σε εφαρμογή του Παραρτήματος II της Συμβάσεως

(1) Παρά τίς διατάξεις του Άρθρου 14 (1) της Συμβάσεως, τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο συνεφώνησαν όπως μή δεσμευθούν από τίς διατάξεις του Παραρτήματος II της Συμβάσεως για χρονική περίοδο τριών ετών από της ημερομηνίας θέσεως εν ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου ή για χρονική περίοδο ακόμη μεγαλύτερη σύμφωνα με απόφαση που θά πάρη ή πλειοψηφία τών δύο τρίτων τών Συμβαλλομένων Μερών στό παρόν Πρωτόκολλο μέσα στα πλαίσια τών εργασιών της 'Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (εφεξής καλουμένης «'Η 'Επιτροπή») του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού 'Οργανισμού (εφεξής καλουμένου «'Ο 'Οργανισμός»).

(2) Κατά τήν διάρκεια της χρονικής περιόδου που καθορίζεται στην παράγραφο I του παρόντος Άρθρου, τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο δέν θά έχουν υποχρέωση ούτε θά δικαιούνται να διεκδικήσουν προνόμια σύμφωνα με τήν Σύμβαση όσον άφορά θέματα σχετικά προς τό Παράρτημα II της Συμβάσεως και όπου γίνεται μνεία περί Συμβαλλομένων Μερών στην Σύμβαση αυτή δέν θά καλύπτει και τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο όσον άφορά θέματα σχετικά προς τό Παράρτημα εκείνο.

ΑΡΘΡΟΝ III

'Ανταλλαγή Πληροφοριών

Τό κείμενο του Άρθρου II (1) (β) της Συμβάσεως αντικαθίσταται από τό ακόλουθο:

«'Ονομαστικό κατάλογο επιθεωρητών ή άνεγνωρισμένων 'Οργανισμών έξουσιοδοτημένων να ένεργούν για λογαριασμό τους στην άσκηση της Κυβερνητικής έξουσίας επί θεμάτων σχετικών προς τήν σχεδίαση, κατασκευή έξοπλισμό και λειτουργία πλοίων που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σύμφωνα με τίς απαιτήσεις τών Κανονισμών, προς κυκλοφορία μεταξύ τών Συμβαλλομένων Μερών για τήν πληροφόρηση τών άρμοδίων λειτουργών των.

'Η 'Αρχή προς τόν σκοπό αυτό θά γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό τίς ειδικές ευθύνες και προϋποθέσεις υπό τίς όποιες έγινετο ή έξουσιοδότηση τών επιθεωρητών τά όνόματα τών όποιων θά περιλαμβάνονται στον κατάλογο ή τών άνεγνωρισμένων οργανισμών.

ΑΡΘΡΟΝ IV

'Υπογραφή, Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση και Προσχώρηση

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θά παραμείνη άνοιχτό για υπογραφή στα Γραφεία του 'Οργανισμού από 1ης 'Ιουνίου 1978 μέχρι 31ης Μαΐου 1979 και άκόλουθα θά

παραμείνει άνοιχτό για προσχώρηση.

Τά Κράτη μπορούν να γίνουν Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο με:

(α) τήν υπογραφή άνευ επιφυλάξεως ως προς τήν Κύρωση, 'Αποδοχή ή 'Εγκριση· ή.

(β) τήν υπογραφή με τήν επιφύλαξη της κυρώσεως, άποδοχής ή έγκρισσεως, άκολουθουμένης από κύρωση, άποδοχή ή έγκριση· ή

(γ) τήν προσχώρηση.

(2) 'Η Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση θά έχει ισχύν με τήν κατάθεση του σχετικού όργάνου επικυρώσεως στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού.

ΑΡΘΡΟΝ V

Θέση εν ισχύ

Τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθεί εν ισχύ δώδεκα μήνες μετά τήν ημερομηνία κατά τήν όποια όχι λιγώτερα από δεκαπέντε Κράτη συνολικώς καλύπτοντα διά της 'Εμπορικής Ναυτιλίας τών από τό 50% και άνω του παγκοσμίου έμπορικού στόλου εις όλικήν χωρητικότητα, θά άποτελέσουν Συμβαλλόμενα Μέρη του σύμφωνα με τό Άρθρο IV του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Οίοδήποτε όργανο επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση κατατεθέν μετά τήν ημερομηνία κατά τήν όποια τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθεί εν ισχύ θά έχει ισχύν τρεις μήνες μετά τήν ημερομηνία καταθέσεως.

(3) Μετά τήν ημερομηνία κατά τήν όποια τροποποίηση στό παρόν Πρωτόκολλο έθεωρήθη ότι έχει γίνει άποδεκτή σύμφωνα με τό Άρθρο 16 της Συμβάσεως, οίοδήποτε κατατιθέμενο όργανο επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση θά έχει εφαρμογή στον παρόν Πρωτόκολλο ως τούτο έτροποποιηθή.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Τροποποιήσεις

'Η διαδικασία που καθορίζεται στό Άρθρο 16 της Συμβάσεως εν σχέσει με. τροποποιήσεις τών Άρθρων, Παραρτήματος ή Προσαρτήματος σε Παράρτημα της Συμβάσεως θά ακολουθείται άντιστοιχώς για τίς Τροποποιήσεις στα Άρθρα, τό Παράρτημα και σε Προσάρτημα επί του Παραρτήματος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Καταγγελία

Τό παρόν Πρωτόκολλο μπορεί να καταγγελθί από όποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος σ' αυτό όποτεδήποτε μετά τήν συμπλήρωση πέντε ετών από τήν ημερομηνία που τό Πρωτόκολλο έτέθη εν ισχύ ή αυτό τό Συμβαλλόμενο Μέρος.

(2) Καταγγελία θά έχει εφαρμογή μετά τήν κατάθεση όργάνου καταγγελίας στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού.

(3) Καταγγελία θά εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά τήν λήψη της άνακοινώσεως της από τόν Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού ή μετά παρέλευση άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που πιθανόν να δηλώνεται στην άνακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Θεματοφύλαξ

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θά κατατεθή στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού (καλούμενον εφεξής «'Ο Θεματοφύλαξ»).

(2) 'Ο θεματοφύλαξ θά πρέπει:

(α) να πληροφορη όλα τά Κράτη που υπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ή προσχώρησαν σ' αυτό περί:

(i) τών νέων υπογραφών ή καταθέσεων όργάνων επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση μαζί με τήν ημερομηνία τους·

(ii) της ημερομηνίας θέσεως εν ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου·

(iii) της καταθέσεως οίοιοδήποτε όργάνου Καταγγελίας του παρόντος Πρωτοκόλλου μαζί με τήν ημερομηνία λήψεώς του και τήν ημερομηνία κατά τήν όποια ή καταγγελία θε ισχύση·

(iv) οίσοδήποτε άποφάσεως ληφθείσης σύμφωνα με τό Άρθρο II (1) του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(β) να μεταβιβάσει επικυρωμένο άκριβή αντίγραφο του παρόντος Πρωτοκόλλου σε όλα τά Κράτη που υπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ή προσχώρησαν σ' αυτό.

(3) Εϋθύς ως τό παρόν Πρωτόκολλο τεθεί εν ισχύ επικυρωμένο άκριβές αντίγραφο τούτου θά πρέπει να άποστέλλεται από τόν Θεματοφύλακα στην Γραμματεία τών 'Ηνωμένων 'Εθνών για υπογραφή και δημοσίευση σύμφωνα με τό άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτου τών 'Ηνωμένων 'Εθνών.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΧ

Γλώσσες

Τόν παρόν Πρωτόκολλο συνεταιγή εν πρωτότυπω στήν Ἑγγλική, Γαλλική, Ρωσική καί Ἰσπανική, κάθε κείμενο δέ ἀπό αὐτά εἶναι ἐξ ἴσου αὐθεντικό. Ἐπίσημες μεταφράσεις στήν Ἀραβική, Γερμανική, Ἰταλική καί Ἰαπωνική θά ἐτοιμασθοῦν καί κατατεθοῦν μέ τό ὑπογεγραμμένο ἐπίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογράφοντες ἀρμοδίως ἐξουσιοδοτημένοι ἀπό τίς οἰκείες Κυβερνήσεις πρὸς τόν σκοπόν αὐτόν ἔθεσαν τήν ὑπογραφή τους στό παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δεκάτην ἐβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεαεκοσιοστοῦ ἐβδομηκοστοῦ ὀγδοῦ ἔτους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Κανονισμός 1

Ὅρισμοί

Παράγραφοι (1) ἕως (7) - Καμμία ἀλλαγῆ.

Τό ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (8) ἀντικαθίσταται ἀπό τ' ἀκόλουθα:

- (8) (α) «Μετασκευῆ εὐρείας ἐκτάσεως» σημαίνει μετασκευῆ τοῦ ὑπάρχοντος πλοίου:
- ἡ ὁποία μεταβάλλει οὐσιωδῶς τίς διαστάσεις ἢ τήν μεταφορική ἰκανότητά του· ἢ
 - ἡ ὁποία μεταβάλλει τόν τύπο του· ἢ
 - σκοπός τῆς ὁποίας κατά τήν κρίση τῆς Ἀρχῆς, εἶναι κυρίως ἡ παράταση τῆς ζωῆς του· ἢ
 - ἡ ὁποία ἄλλως μεταβάλλει τοῦτο κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἐάν ἦταν νέο νά ὑπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, οἱ ὁποῖες δέν δύνανται νά ἔχουν ἐφαρμογή ἐπ' αὐτό ὡς ὑπάρχοντος πλοίου.
- (β) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς ὑποπαραγράφου (α) τῆς παρούσης παραγράφου, μετασκευῆ ὑπάρχοντος πετρελαιοφόρου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων καί ἄνω γιά νά πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά θεωρεῖται, ὅτι συνιστᾷ μετασκευῆ εὐρείας ἐκτάσεως γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Παράγραφοι (9) ἕως (22) - Καμμία ἀλλαγῆ.

Τό ὑπάρχον κείμενο τῆς παραγράφου (23) ἀντικαθίσταται μέ τ' ἀκόλουθα:

- (23) «Ἐξορτο ἐκτόπισμα» σημαίνει τό ἐκτόπισμα ἐνός πλοίου σέ μετρικούς τόννους χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, θαλάσσιο ἔρμα, γλυκό καί τροφοδοτικό ὕδωρ στίς δεξαμενές, ἀναλώσιμα ὑλικά, ἐπιβάτες καί πλήρωμα μέ τίς ἀποσκευές τους.

Παράγραφοι (24) καί (25) - Καμμία ἀλλαγῆ.

Οἱ ἀκόλουθοι παράγραφοι προστίθενται στό ὑπάρχον κείμενο:

- (26) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά τήν ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν 13, 13B, 13E καί 18(5) τοῦ παρόντος Παραρτήματος «νέο δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο:

- γιά τό ὁποῖο τό σμβόλαιο κατασκευῆς ὑπεγράφη μετά τήν 1 Ἰουνίου 1979· ἢ
- ἐλλείψει σμβόλαιου κατασκευῆς, ἡ τρόπος τοῦ ὁποίου τοποθετήθηκε ἢ πού εὐρίσκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς μετά τήν 1 Ἰανουαρίου 1980· ἢ
- ἡ παρὰδοση τοῦ ὁποίου ἐγινε μετά τήν 1 Ἰουνίου 1982· ἢ
- ἔχει ὑποστῆ μετασκευῆς εὐρείας ἐκτάσεως:
 - γιά τίς ὁποῖες τό σμβόλαιο ἐγινε μετά τήν 1 Ἰουνίου 1979· ἢ
 - γιά τίς ὁποῖες δέν ἐγένετο σμβόλαιο καί οἱ μετασκευαστικές ἐργασίες ἄρχισαν μετά τήν 1 Ἰανουαρίου 1980· ἢ
 - οἱ ὁποῖες ἐπερατώθησαν μετά τήν 1 Ἰουνίου 1982, ἐκτός τῆς περιπτώσεως δεξαμενοπλοίου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) ἄνω τῶν 70.000 τόννων, ὁ ὅρισμός στήν παράγραφο (6) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζεται διά τούς σκοπούς τοῦ Κανονισμοῦ 13(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

- (27) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ γιά τούς σκοπούς τῶν Κανονισμῶν 13, 13A, 13B, 13Γ, 13Δ, καί 18(6) τοῦ παρόντος Παραρτήματος «ὑπάρχον δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού δέν εἶναι νέο κατά τόν ὅρισμό τῆς παραγράφου (26) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

- (28) «Ἀργό πετρέλαιο» σημαίνει κάθε μίγμα ὑγρῶν ὑδρογονανθράκων πού ἀπαντᾷ σέ φυσική κατάσταση στή γῆ, ἀνεξάρτητα ἀν ἐπεξεργάζεται ἢ ὄχι γιά νά καταστῆ κατάλληλο γιά μεταφορά καί περιλαμβάνει:

- τό ἀργό πετρέλαιο ἀπό τό ὁποῖο μπορεῖ νά ἔχουν ἀφαιρεθεῖ ὀρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα· καί
- τό ἀργό πετρέλαιο στό ὁποῖο μπορεῖ νά ἔχουν προστεθεῖ ὀρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα.

- (29) «Δεξαμενόπλοιο ἀργοῦ πετρελαίου» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ τήν μεταφορά ἀργοῦ πετρελαίου.

- (30) «Δεξαμενόπλοιο προϊόντων» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ τήν μεταφορά πετρελαίου, ἄλλου ἐκτός τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου.

Κανονισμοί 2 καί 3 - Καμμία ἀλλαγῆ

Κανονισμός 4

Τό ὑπάρχον κείμενο τοῦ κανονισμοῦ 4 ἀντικαθίσταται ἀπό τ' ἀκόλουθα:

Ἐπιθεωρήσεις καί Ἐλεγχοί

- (1) Οἰοδήποτε δεξαμενόπλοιο ἄνω τῶν 150 κ.ο.χ. καί οἰοδήποτε πλοιο ἄνω τῶν 400 κ.ο.χ. θά ὑπέκεινται στίς ἐπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:
- Ἀρχική ἐπιθεώρηση πρὶν τό πλοιο τεθεῖ σέ λειτουργία ἢ πρὶν τό Πιστοποιητικό τό ἀπαιτούμενο ἀπό τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκδοθεῖ γιά πρώτη φορά, ἡ ὁποία θά περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεώρηση τῆς κατασκευῆς του, τοῦ ἐξοπλισμοῦ, συστημάτων, ἐξαρτημάτων, διατάξεων καί ὑλικῶν στήν ἔκταση πού τό πλοιο καλύπτεται ἀπό τό παρόν Παράρτημα. Αὐτή ἡ ἐπιθεώρηση θά εἶναι τέτοια ὥστε νά βεβαιώνεται ὅτι, ἡ κατασκευῆ, ὁ ἐξοπλισμός, τά συστήματα, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
 - Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν Ἀρχή, πού νά μή ὑπερβαίνουν τά πέντε ἐτη καί πού θά εἶναι τέτοιες, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι, ἡ κατασκευῆ, ὁ ἐξοπλισμός, τά συστήματα, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τό ὑλικό συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
 - Τουλάχιστον μία ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ πού θά εἶναι τέτοια ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ ἐξοπλισμός καί τά σχετικά ἀντλητικά συστήματα καί τά συστήματα σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων τῶν τοιοῦτων παρακολουθησέως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου, τῶν συστημάτων πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο, τῶν συσκευῶν διαχωριστῶν πετρελαίου/ὑδατος καί συστημάτων διύλισεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί εἶναι σέ καλή κατάσταση λειτουργίας. Στίς περιπτώσεις πού μόνο μία ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ, αὐτή δέν θά πραγματοποιεῖται ἐνωρίτερον τῶν ἐξὶ μηνῶν πρὸ, οὔτε ἀργότερα τῶν ἐξὶ μηνῶν μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία τοῦ μέσου τῆς περιόδου ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Τέτοιες ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις θά ὀπισθογραφῶνται στό Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Ἡ Ἀρχή θά καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων γιά πλοια πού δέν ὑπέκεινται στίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά νά ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πληροῦνται.
- (3) (α) Ἐπιθεωρήσεις πλοίων πού ἀφοροῦν στήν ὑλοποίηση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά διενεργοῦνται ἀπό ὄργανα τῆς Ἀρχῆς. Ἡ Ἀρχή πάντως μπορεῖ νά ἐμπιστευθεῖ τίς ἐπιθεωρήσεις εἴτε σέ ἐπιθεωρητές διορισμένους γι' αὐτό τό σκοπό, εἴτε σέ ὀργανισμούς ἀναγνωρισμένους ἀπ' αὐτήν.
- (β) Ἡ Ἀρχή θά θεσπίζει διατάξεις γιά τήν διενέργεια ἐκτάκτων ἐλέγχων κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Οἱ ἐλεγχοί αὐτοῦ τοῦ τύπου θά βεβαιώνουν ὅτι, τό πλοιο καί ὁ ἐξοπλισμός του παραμένουν ἀπό κάθε ἀποψη εἰς ἰκανοποιητική κατάσταση γιά τήν ὑπηρεσία πού τό πλοιο προορίζεται. Αὐτοί οἱ ἐλεγχοί μπορεῖ νά πραγματοποιοῦνται ἀπό κρατικές ὑπηρεσίες ἐλέγχου ἢ ἀπό ἐξουσιοδοτημένους ἐπιθεωρητές ἢ ἀπό ἀναγνωρισμένους ὀργανισμούς ἢ ἀπ' ἄλλα Μέρη κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς. Ὄταν ἡ Ἀρχή κατά τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπιβάλλει ἐτήσιες ὑποχρεωτικές ἐπιθεωρήσεις οἱ ἀνωτέρω ἔκτακτοι ἐλεγχοί δέν θά εἶναι ἀπαραίτητοι.
- (γ) Ἀρχή πού διορίζει ἐπιθεωρητές ἢ ἀναγνωρισμένους ὀργανισμούς νά ἐκτελοῦν ἐπιθεωρήσεις καί ἐλέγχους, ὅπως ὀρίζεται στίς ὑποπαραγράφους (α) καί (β) τῆς παρούσης παραγράφου, ὀφείλει τουλάχιστον νά ἐξουσιοδοτεῖ κάθε διορισμένο ἐπιθεωρητή ἢ ἀναγνωρισμένο ὀργανισμό νά:

(i) απαιτεί επισκευές σ' ένα πλοίο και

(ii) να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και ελέγχους αν ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές του λιμένος κατάπλου του πλοίου. Η Αρχή θα γνωστοποιήσει στον Οργανισμό τις ειδικές εθύνες και τις προϋποθέσεις της εξουσιοδότησεως που δίδονται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς, για την διανομή στα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου για την ενημέρωση των οργάνων τους.

(δ) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι, η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά προς τα στοιχεία του Πιστοποιητικού ή η κατάσταση του είναι τέτοια που να μη δύναιτο να ταξειδεύσει χωρίς να προξενήσει αδικαιολόγητο κίνδυνο ζημιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ο επιθεωρητής ή ο οργανισμός θα βεβαιώνει άμεσα ότι, έλαβον χώρα ενέργειες αποκατάστασεως και θα ενημερώνει εν εὐθέτω χρόνω την Αρχή. Εάν οι ενέργειες διά την αποκατάσταση δεν γίνουν, το Πιστοποιητικό δέον όπως άποσύρεται με άμεσο ενημέρωση της Αρχής και εάν το πλοίο εὑρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους θα ειδοποιηθούν άμεσα οι αρμόδιες Αρχές του λιμένος που εὑρίσκεται το πλοίο. Όταν ένα όργανο της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ειδοποιήσει τις αρμόδιες αρχές του λιμένος προσεγγίσεως πλοίου, ή ενδιαφερομένη Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως, θα παρέχει στο όργανο αυτό, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια ή συμπαράσταση για να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις των σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού. Όπου τούτο είναι εφαρμοστέο, η Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως του πλοίου θα λάβη τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι, το πλοίο δεν θ' αποπλεύσει μέχρις ότου δύναται να ταξειδεύσει ή να αποπλεύσει από το λιμάνι για να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη επισκευαστική βάση, χωρίς να προκαλέσει αδικαιολόγητο άπειλή προσβολής του θαλασίου περιβάλλοντος.

(ε) Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερομένη Αρχή θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και ελέγχων και θ' αναλαμβάνει την όποια μέτρα εἰς εξασφάλισις τις απαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί ή υποχρέωσις αυτή.

(4) (α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται κατά τρόπον που να πληρούνται οι διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται, ότι το πλοίο από κάθε άποψη εξακολουθή να είναι ικανόν να ταξειδεύσει χωρίς να προκαλή αδικαιολόγητο άπειλή προσβολής του θαλασίου περιβάλλοντος.

(β) Μετά τό πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου κατά την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, δεν θα γίνεται καμμία άλλαγή στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την παρέμβαση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

(γ) Οποτεδήποτε συμβαίνει άτύχημα σε πλοίο ή διαπιστώνεται κάποιο ελάττωμα τό όποιο ουσιαστικά επηρεάζει τήν άκεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του τήν καλυπτομένη από τό παρόν Παράρτημα, ο Πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θ' αναφέρει στην Αρχή με πρώτη ευκαιρία, στον αναγνωρισμένο οργανισμό ή στον διορισμένο επιθεωρητή τόν υπεύθυνο για τήν έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού, ό όποιος θ' αρχίσει έρευνα για να αποφασίσει αν ή επιθεώρηση που απαιτείται από τήν παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού είναι αναγκαία. Αν τό πλοίο εὑρίσκεται σε λιμάνι άλλου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θ' αναφέρει άμεσα στις αρμόδιες Αρχές του λιμένος προσεγγίσεως και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξακριβώσει ότι, έχει γίνει αναφορά αυτού του τύπου.

Κανονισμοί 5, 6 και 7

Στό ύπαρχον κείμενο των άνωτέρω Κανονισμών, όπου γίνεται μείνα τό «1973» σε σχέση προς τό Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου, αυτή διαγράφεται.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

Τό ύπαρχον κείμενον του Κανονισμού 8 αντικαθίσταται ως κατωτέρω:

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου θα εκδίδεται για περίοδο καθοριζόμενη από τήν Αρχή, που δεν θα υπερβαίνει τά πέντε έτη από τήν ήμερομηνία της εκδόσεως, υπό τήν προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση πετρελαιοφόρου που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, για περιορισμένη περίοδο που καθορίζεται στον Κανονισμό 13 (9) του παρόντος Παραρτήματος, ή περίοδος ισχύος του Πιστοποιητικού δεν θα υπερβαίνει τήν τοιούτοτρόπως καθοριζόμενη περίοδο.

(2) Πιστοποιητικό θα παύση να ισχύη εάν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που απαιτούνται, χωρίς τήν παρέμβαση της Αρχής, εκτός από τήν άπ' ευθείας αντικατάσταση ενός τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτήματος ή εάν δεν έχουν εκτελεσθή οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθή από τήν Αρχή σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε για πλοίο θα παύση να ισχύει με τήν άλλαγή της σημαίας του πλοίου τούτου στην σημαία μιάς άλλης χώρας. Νέο Πιστοποιητικό θα εκδοθή μόνον εάν ή Κυβέρνηση που εκδίδει τούτο είναι άπόλυτα ικανοποιημένη ότι τό πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 4 (4) (α) και (β) του παρόντος Παραρτήματος. Στην περίπτωση αλλαγής της σημαίας μεταξύ Κρατών Μερών εάν αίτηθη εντός τριών μηνών από της αλλαγής ή Κυβέρνηση του Μέρους τόν όποίου τήν σημαία έφερε τό πλοίο, θα μεταβιβασθή τό συντομότερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού που έφερε τό πλοίο πρό της αλλαγής και εάν είναι διαθέσιμο, αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

Κανονισμοί 9 έως 12 - Καμμία άλλαγή.

Τό ύπαρχον κείμενο του Κανονισμού 13 αντικαθίσταται από τούς άκολουθούς Κανονισμούς.

Κανονισμός 13

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος Δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός με άργό πετρέλαιο

Υπό τήν αίρεση των διατάξεων των Κανονισμών 13Γ και 13Δ του παρόντος Παραρτήματος, τά πετρελαιοφόρα θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

Νέα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω:

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο άργου πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και κάθε νέο δεξαμενόπλοιο μεταφορής προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα συμμορφώνεται με, τις παραγράφους (2), (3) και (4) ή τήν παράγραφο (5) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος θα καθορίζεται έτσι, ώστε τό πλοίο να δύναται να ταξειδεύει άσφαλώς χωρίς να καταφεύγει στην χρησιμοποίηση των δεξαμενών φορτίου για θαλάσσιο έρμα πλύν των περιπτώσεων που καθορίζονται στην παράγραφο (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού. Σε όλες τις περιπτώσεις εν τούτοις, ή χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος τόν πλοίου, θα είναι τουλάχιστον τέτοια ώστε, σε κάθε κατάσταση υπό έρμα, καθ' όλη τήν διάρκεια του ταξειδίου, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που ο πλοῦς γίνεται μόνον με τό φορτο εκτόπισμα σόν τό διαχωρισμένο έρμα, τά βυθίσματα και ή διαγωγή του πλοίου να μπορούν να πληρούν τις κάτωθι απαιτήσεις:

(α) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον του πλοίου (dm) σε μέτρα (χωρίς να υπολογίζεται όποιαδήποτε παραμόρφωση του πλοίου) δεν θα είναι μικρότερο από:

$$dm = 2.0 + 0.02 L$$

(β) τά βυθίσματα στην πρωραία και πρυμναία κατακόρυφο θ' αντιστοιχούν σ' αυτά που προσδιορίζονται από τό βύθισμα στό μέσο του πλοίου (dm), όπως όρίζεται στην υποπάργραφο (α) της παρούσης παραγράφου, ώστε τό πλοίο να έχει διαγωγή με τήν πρύμνη δχι μεγαλύτερη από 0.015 L και

(γ) σε κάθε περίπτωση τό βύθισμα στην πρυμναία κάθετο να μην είναι μικρότερο άπ' εκείνο που είναι απαραίτητο για να επιτευχθεί ή πλήρης βύθιση της Έλικος (κων) του πλοίου.

(3) Σε καμμία περίπτωση δεν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου πλύν σπανίων περιπτώσεων ταξειδίων, που οι καιρικές συνθήκες είναι τόσον δυσμενείς, ώστε κατά τήν γνώμη του πλοίαρχου, είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου για τήν άσφάλεια του πλοίου. Τό πρόσθετο θαλάσσερμα αυτής της περιπτώσεως θα διοχετεύεται και θα άπορρίπτεται σύμφωνα με τόν Κανονισμό (9) του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (15) του παρόντος Παραρτήματος σχετική δέ έγγραφη θα γίνεται στό βιβλίο Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Στην περίπτωση νέων δεξαμενοπλοίων άργου πετρελαίου τό πρόσθετο έρμα που επιτρέπεται να τοποθετηθεί σύμφωνα με τήν παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, θα μεταφέρεται σε δεξαμενές φορτίου μόνον έφ' όσον έχουν πλυθή με άργό πετρέλαιο σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13B του παρόντος Παραρτήματος πρό της αναχωρήσεως από τόν λιμένα ή τερματικό σταθμό έκφορτώσεως.

(5) Άνεαρητήτως των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού οι καταστάσεις διαχωρισμένου έρματος πετρελαιοφόρων μήκους μικρότερου των 150 μέτρων θα ικανοποιούν τήν Αρχήν.

(6) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο άργου πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω, θα είναι εξοπλισμένο με σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργό πετρέλαιο. Η Αρχή θ' αναλάβη να εξασφαλίση ότι, τό σύστημα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13B του παρόντος Παραρτήματος, σε χρονικό διάστημα ενός έτους άπ' ότου τό πετρελαιοφόρο τό πρώτον άρχισε να μεταφέρει άργό πετρέλαιο ή στό τέλος του τρίτου ταξειδίου μεταφορής άργου πετρελαίου κατάλληλου για καθαρισμό με άργό πετρέλαιο, οιοδήποτε είναι άργότερον. Εκτός εάν τό πετρελαιοφόρο μεταφέρει άργό πετρέλαιο που δεν είναι κατάλληλο για τόν καθαρισμό με άργό πετρέλαιο, τότε θα χρησιμοποιεί τό σύστημα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού εκείνου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια άργου πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόννων και άνω.

(7) Υπό τήν αίρεση των διατάξεων των παραγράφων (8) και (9) του παρόντος Κανονισμού κάθε ύπαρχον πετρελαιοφόρο άργου πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα

συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα άργου πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού δύναται, αντί να διαθέτουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13B του παρόντος Παραρτήματος, εκτός αν το πετρελαιοφόρο άργου πετρελαίου προορίζεται να μεταφέρει άργο πετρέλαιο που δεν είναι κατάλληλο για καθαρισμό.

(9) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα άργου πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) ή (8) του παρόντος Κανονισμού δύναται, αντί να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο, να λειτουργούν με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος για την ακόλουθη περίοδο:

- (α) για πετρελαιοφόρα άργου πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων και άνω, έως δύο έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου και
- (β) για πετρελαιοφόρα άργου πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω αλλά κάτω των 70.000 τόννων, έως τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω

(10) Από την ημερομηνία θέσεως εν ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού ή εναλλακτικά, θα λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος.

Μεταχειρίσεις πετρελαιοφόρου ως τοιούτου με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο που δεν απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με την παράγραφο (1), (7) ή (10) του παρόντος Κανονισμού δύναται να τύχει μεταχειρίσεως σαν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) ή της παραγράφου (5) αναλόγως της περιπτώσεώς του, του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 13A

Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα (C.B.T.)

(1) Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13 (9) ή (10) του παρόντος Παραρτήματος, θα έχει επαρκή χωρητικότητα δεξαμενών, αποκλειστικά για την μεταφορά καθαρού έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (16) του παρόντος Παραρτήματος εις τρόπον ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του Καν. 13 (2) και (3) του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Οι διατάξεις και οι λειτουργικές διαδικασίες των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις «περί προδιαγραφών για δεξαμενόπλοια με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα» που υιοθετήθηκαν από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την Απόφυγη Ρυπάνσεως 1978, με την Απόφαση 14, καθώς και των αναθεωρήσεών των που δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Όργανισμό.

(3) Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι εφοδιασμένο με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, εγκεκριμένο από την Αρχή βάσει προδιαγραφών που συνιστώνται από τον Όργανισμό,* που να επιτρέπει τον έλεγχο της περιεκτικότητας σε πετρέλαιο του υδατινού έρματος που απορρίπτεται. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου θα τοποθετείται πρό της πρώτης προγραμματισμένης επισκέψεως του δεξαμενοπλοίου σε ναυπηγείο, μετά την θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Μέχρι τότε και λαμβανομένου υπόψη ότι ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου είναι εγκατεστημένος, θα πρέπει άμεσα, προ της απορρίψεως του θαλασσέρματος να γίνεται επιβεβαίωση κατόπιν ελέγχου ότι στις δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικώς διά των παραλαβών θαλασσέρματος δεν έλαβε χώρα ανάμιξη με πετρέλαιο.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι εφοδιασμένο με:

- (α) έγχειρίδιο λειτουργίας δεξαμενών αποκλειστικά για καθαρό έρμα, που θα περιέχει λεπτομέρειες του συστήματος και οδηγίες για τον τρόπο λειτουργίας του. Το έγχειρίδιο αυτό του τύπου θα ικανοποιεί, την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που επηρεάζει το σύστημα των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα, το έγχειρίδιο λειτουργίας θα αναθεωρηθεί ανάλογα και

(β) Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος, όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 1 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα θα επισυνάπτεται μονίμως στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13B

Απαιτήσεις για τον καθαρισμό με άργο πετρέλαιο

(1) Κάθε σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο που απαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 (6) και (8) του παρόντος Παραρτήματος θα πληροί τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η εγκατάσταση πλύσεως με άργο πετρέλαιο και τα συναφή μηχανήματα και διατάξεις θα πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Αυτές οι απαιτήσεις θα περιέχουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για την Σχεδίαση, Λειτουργία και Έλεγχο των Συστημάτων πλύσεως με Άργο Πετρέλαιο που υιοθετήθηκαν από την Διεθνή Διάσκεψη περί Ασφάλειας των Πετρελαιοφόρων και Απόφυγη Ρυπάνσεως, 1978 με την Απόφαση 15, καθώς και των αναθεωρήσεων που δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Όργανισμό.

(3) Σύστημα διοχετεύσεως αδρανούς αερίου θα υπάρχει σε κάθε δεξαμενή φορτίου και δεξαμενή καταλοίπων (SLOP TANK) σύμφωνα με τους οικείους Κανονισμούς του Κεφαλαίου II - 2 της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 το προσηχημένο στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974.

(4) Όσον αφορά τον έρματισμό των δεξαμενών φορτίου, επαρκείς δεξαμενές φορτίου θα πλένονται με άργο πετρέλαιο πρό της έναρξεως κάθε ταξιδιού με έρμα, ώστε να εξασφαλίζεται λαμβάνοντας υπ όψη το είδος άπασχολήσεως του δεξαμενοπλοίου και τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες ότι η ποσότης του θαλασσέρματος θα τοποθετείται μόνο σε δεξαμενές που έχουν πλυθεί με άργο πετρέλαιο.

(5) Κάθε δεξαμενόπλοιο που λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με άργο πετρέλαιο θα εφοδιάζεται με:

- (α) Έγχειρίδιο λειτουργίας και οργάνων που θα περιγράφει με λεπτομέρειες το σύστημα και τα μηχανήματα και θα καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του. Το έγχειρίδιο αυτό του τύπου θα ικανοποιεί την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που θα επηρεάζει το σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο το Έγχειρίδιο Λειτουργίας και οργάνων θα αναθεωρηθεί ανάλογα και

(β) Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος, όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 2 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα θα επισυνάπτεται μόνιμα στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Γ

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια διά ειδικά ταξείδια

(1) Δυνάμει των διατάξεων των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού, οι Κανονισμοί 13 (7) έως (10) του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται σε υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικούς πλόες μεταξύ:

(α) λιμένων ή σταθμών εντός της επικρατείας Κράτους Μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου ή

(β) λιμένων ή σταθμών Κρατών Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, όπου:

(i) το ταξείδι εξ ολοκλήρου πραγματοποιείται εντός Ειδικής Περιφέρειας, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό (10) (1) του παρόντος Παραρτήματος; ή

(ii) το ταξείδι εξ ολοκλήρου πραγματοποιείται εντός άλλων ορίων καθοριζόμενων από τον Όργανισμό.

(2) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται μόνον όταν οι λιμένες ή οι σταθμοί, όπου λαμβάνουν χώρα φορτώσεις φορτίων για να εκτελεσθούν ταξείδια αυτού του τύπου, διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής επαρκείς για την λήψη και επεξεργασία όλου του έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών απ' όλα τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούν αυτούς και επ' όσον οι ακόλουθες συνθήκες πληρούνται:

(α) δυνάμει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στον Κανονισμό II του παρόντος Παραρτήματος, όλο το θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου του καθαρού θαλασσέρματος και των καταλοίπων της πλύσεως των δεξαμενών κρατούνται στο πλοίο και μεταφέρονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής ή σε σχετική έγγραφη θα γίνεται στο οικείο τμήμα του Συμπληρώματος του Βιβλίου Πετρελαίου, που αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, από την άρμόδια Αρχή του λιμένος προσεγγίσεως

(β) έχει συναφθεί συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των Κυβερνήσεων των Χωρών των λιμένων προσεγγίσεως που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (1) (α) ή (β) του παρόντος Κανονισμού, ή οποία αφορά την χρησιμοποίηση υπάρχοντος δεξαμενοπλοίου για την εκτέλεση ειδικών ταξείδιων

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών Λειτουργίας & Δοκιμών για Συσκευές Διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου που υιοθετήθηκε από τον Όργανισμό με την Απόφαση Α.393 (X).

- (γ) η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος στους λιμένες ή σταθμούς που αναφέρονται ανωτέρω, για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, έχει γίνει αποδεκτή από τις Κυβερνήσεις των χωρών Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου εντός της επικρατείας των οποίων εύρισκονται λιμένες ή σταθμοί αυτού του είδους· και
- (δ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου υπάρχει οπισθογράφηση, ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί μόνον ειδικούς πλόες αυτού του είδους.
- (3) Κάθε δεξαμενόπλοιο ειδικών πλόων θα διαθέτει Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 3 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα αυτό θα επισυνάπτεται μόνιμα στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Α

Υπάρχοντα Πετρελαιοφόρα που Έχουν Ειδικές Διατάξεις Έρματισμού.

(1) Όταν υπάρχουν πετρελαιοφόρα είναι έτσι κατασκευασμένο ή λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συμμορφώνεται πάντοτε με τις απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM), που καθορίζονται στον Κανονισμό 13 (2) του παρόντος Παραρτήματος χωρίς να καταφεύγει στην χρήση θαλάσσερματος, θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις περί δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος που αναφέρονται στον Κανονισμό 13 (7) του παρόντος Παραρτήματος υπό την προϋπόθεση, ότι, όλες οι ακόλουθες συνθήκες πληροούνται:

- (α) ο τρόπος λειτουργίας και οι διατάξεις έρματισμού είναι έγκριμένα από την Αρχή·
- (β) έχει συναφθεί σχετική συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων των λιμένων προσεγγίσεως που είναι Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, όταν οι απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM) ικανοποιούνται με κάποια λειτουργική διαδικασία· και
- (γ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο υπάρχει οπισθογράφηση ότι το πετρελαιοφόρο λειτουργεί με ειδικές διατάξεις έρματισμού.

(2) Σε καμία περίπτωση δεν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα σε δεξαμενές πετρελαίου πλην των σπινιών εκείνων ταξιδιών που οι καιρικές συνθήκες είναι τόσο δυσμενείς ώστε κατά την γνώμη του πλοιαρχού, είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα σε δεξαμενές φορτίου, για την ασφάλεια του πλοίου. Το θαλάσσερμα τούτο θα διοχετεύεται και θα απορρίπτεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος. Επίσης θα γίνεται σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η Αρχή που έχει οπισθογραφήσει Πιστοποιητικό σύμφωνα με την υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού θ' ανακοινώνει στον Όργανισμό τις λεπτομέρειες τούτου για την πληροφόρηση των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 13Ε

Προστατευτικές θέσεις των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος

(1) Σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος που απαιτείται να έχουν χωρητικότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος οι οποίες εύρισκονται μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου θα έχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, για να παρέχουν ένα μέτρο προστασίας κατά της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση προσάρξεως ή συγκρούσεως.

(2) Διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος και άλλοι χώροι εκτός από τις δεξαμενές πετρελαίου μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου (L_t) θα έχουν τέτοια διάταξη, ώστε να πληρούν τον ακόλουθο τύπο:

$$SPAc + SPAs \geq J[Lt (B + 2D)]$$

όπου PA c = η πλευρική επιφάνεια του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος ή άλλο χώρο εκτός από δεξαμενή πετρελαίου υπολογισμένη σ' άνεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις,

PA s = η επιφάνεια του πυθμένου του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή αυτού του τύπου ή χώρο υπολογισμένο σε άνεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις,

L_t = μήκος σε μέτρα μεταξύ του πρωραίου και του πρυμναίου άκρου των δεξαμενών φορτίου,

B = το μέγιστο πλάτος του πλοίου σε μέτρα, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (21) του παρόντος Παραρτήματος,

D = πλευρικό βάθος σε μέτρα μετρημένο κατακόρυφα από το άνω άκρο της τροπίδος στο άνω άκρο του ζυγού των εξάλλων στην πλευρά στο μέσον του πλοίου. Σε πλοία που έχουν καμπύλη κουπαστή το πλευρικό βάθος θα μετρείται στο σημείο τομής των εσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού κελύφους οι γραμμές εκτείνονται σαν να ήταν η κουπαστή γωνιακού σχήματος.

J = 0.45 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόννων 0.30 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, υπό τον όρον των διατάξεων της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού. Για ενδιάμεσες τιμές νεκρού βάρους ή τιμή του «J» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή

Όταν σύμβολα που δίδονται σε αυτή την παράγραφο εμφανίζονται στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοια που καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

(3) Για δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 200.000 τόννων και άνω η τιμή «J» μπορεί να μειωθεί σύμφωνα με τ' ακόλουθα:

$$J \text{ μειωμένο} = [J - (\alpha - \frac{Oc + Os}{40A})] \text{ ή } 0.2 \text{ } \text{οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο}$$

όπου: α = 0.25 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200.000 τόννων
α = 0.40 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 300.000 τόννων
α = 0.50 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 420.000 τόννων

Για ενδιάμεσες τιμές του νεκρού βάρους ή τιμή του «α» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή.

Oc = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος,
Os = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος,
O_A = η επιτρεπόμενη διαρροή πετρελαίου όπως απαιτείται από τον Κανονισμό 24 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Για τον προσδιορισμό των «PAc» και «PA s» για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και χώρους εκτός από δεξαμενές πετρελαίου θα εφαρμόζονται τ' ακόλουθα:

- (α) το ελάχιστο πλάτος κάθε πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, οποιοδήποτε από τα οποία, εκτείνεται σε όλο το βάθος της πλευράς του πλοίου, ή από το κατάστρωμα στην όροφή των διπυθμένων δεν θα είναι μικρότερο από 2 μέτρα. Το πλάτος θα μετράται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην διαμήκη γραμμή του μέσου του πλοίου. Όταν το πλάτος είναι μικρότερο ή πλευρική δεξαμενή ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «PAc» και
- (β) το ελάχιστο κατακόρυφο ύψος κάθε διπυθμένου, ή χώρου, θα είναι B/15 ή 2 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο. Όταν το ύψος είναι μικρότερο το διπυθμένο ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «PA s».

Το ελάχιστο πλάτος και ύψος των πλευρικών δεξαμενών και των διπυθμένων θα μετράται καθαρό από τους υδροσυλλέκτες, στην περίπτωση δέ του ελαχίστου πλάτους θα μετράται καθαρό από κάθε καμπύλο τμήμα της κουπαστής.

Κανονισμός 14 - Καμμία αλλαγή

Κανονισμός 15

Στο υπάρχον κείμενο του ανωτέρω Κανονισμού όπου γίνεται μνεία του «1973» σε σχέση προς το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής - Ρυπάνσεως από πετρέλαιο διαγράφεται.

Κανονισμός 16 και 17 - Καμμία αλλαγή

Κανονισμός 18

Αντληση, Σωληνώσεις και Διατάξεις Έκφορτώσεως Δεξαμενοπλοίων

Παράγραφοι (1) έως (4) - Καμμία αλλαγή

Οι ακόλουθες παράγραφοι προστίθενται στο υπάρχον κείμενο:

(5) Κάθε νέο δεξαμενόπλοιο που απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο θα πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) θα είναι εξοπλισμένο με σωληνώσεις πετρελαίου σχεδιασμένες και τοποθετημένες έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η συγκράτηση πετρελαίου στους σωληνες· και
- (β) θα δίδονται μέσα για αποστράγγιση όλων των αντίλων φορτίου και γραμμών πετρελαίου μετά την εκφόρτωση φορτίου όταν είναι αναγκαίο με συσκευή αποστράγγισης όπλοειμμάτων (STRIPPING DEVICE). Η γραμμή και η αντίλια αποστράγγισης θα δύναται να απορρίπτονται στην ξηρά ή σε δεξαμενή φορτίου ή σε δεξαμενή καταλοίπων. Για την απόρριψη στην ξηρά θα υπάρχει μία ειδική γραμμή μικρής διαμέτρου και θα συνδέεται πάνω στο σύστημα επιστοιμιών εκφορτώσεως (MANIFOLD VALVES) στην πλευρά του πλοίου·

(6) Κάθε υπάρχον δεξαμενόπλοιο άργου πετρελαίου, που απαιτείται να διαθέτει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο ή να λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα, θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (5) (β) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 19 - Καμμία αλλαγή

Κανονισμός 20

Στο υπάρχον κείμενο του ανωτέρω Κανονισμού, όπου γίνεται μνεία του «1973» σε σχέση προς το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο, διαγράφεται.

Κανονισμοί 21 έως 25 - Καμμία αλλαγή

Προσάρτημα I - Κατάλογος Πετρελαίων - Καμμία αλλαγή

Προσάρτημα II - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Το ύπαρχον υπόδειγμα του Πιστοποιητικού αντικαθίσταται με το ακόλουθο υπόδειγμα:

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Έξεδόθη σύμφωνα με τους δρους του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, υπό την έξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από
(πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου προσώπου ή οργανισμού του έξουσιοδοτημένου σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	Λιμήν Νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα

Τύπος του πλοίου:

- Δεξαμενόπλοιο άργου πετρελαίου*
- Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου*
- Δεξαμενόπλοιο άργου πετρελαίου/προϊόντων πετρελαίου*
- Πλοίο μη πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου που υπάρχουν στον Κανονισμό 2 (2) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου*
- Πλοίο εκτός των ανωτέρω*

Ημερομηνία υπογραφής συμβάσεως κατασκευής ή μετασκευής εμβείας εκτάσεως
Ημερομηνία που η τρόπος του έτοποθετήθη ή το πλοίο εύρισκετο σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή που άρχισε ή εμβεία μετασκευή

Ημερομηνία παραδόσεως ή αποπερατώσεως της εμβείας μετασκευής

ΜΕΡΟΣ Α ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοίο είναι έφοδιασμένο με:

για πλοία 400 κ.ο.χ. και άνω:

- (α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος* (δυναμένη να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότητα των σε πετρέλαιο να μήν υπερβαίνει τά 100 μέρη ανά έκατομμύριο)
- (β) σύστημα διύλισεως - συκρατήσεως πετρελαίου* (δυνάμενο να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότης των σε πετρέλαιο να μήν υπερβαίνει τά 100 μέρη ανά έκατομμύριο)

για πλοία 10.000 κ.ο.χ. και άνω:

- (γ) σύστημα παρακολουθήσεως και έλέγχου άπορριψεως πετρελαίου* (έπιπροσθέτως προς τό (α) ή (β) ανωτέρω) ή
- (δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος διύλισεως συκρατήσεως πετρελαίου* (δυνάμενα να παράγουν απόβλητα που η περιεκτικότης των σε πετρέλαιο να μήν υπερβαίνει τά 15 μέρη ανά έκατομμύριο) αντί των (α) ή (β) ανωτέρω.

Λεπτομέρειες των απαιτήσεων με τις οποίες παροχωρούνται εξαιρέσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό 2 (2) και 2 (4) (α) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου

Σημειώσεις:

* Οπισθογράφηση για ύπαρχοντα πλοία* *

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο έχει τώρα έξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται με τις απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, όσον άφορά στα ύπαρχοντα πλοία**

* Διαγράφεται ότι δέν έχει έφαρμογή.

** Η παρούσα έγγραφη δέν χρειάζεται να έπανληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο από τό πρώτο Πιστοποιητικό που παρεχωρήθη στο πλοίο.

** Η χρονική περίοδος μετά την θέση εν ίσχύ του Πρωτοκόλλου εντός της οποίας θά έξοπλισθεί τό πλοίο με συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος, συστήματα έλέγχου άπορριψεως, σύστημα διύλισεως, συκρατήσεως πετρελαίου και /ή με διατάξεις δεξαμενών καταλοίπων, καθορίζεται στους Κανονισμούς 13Α (3), 15 (1) και 16 (4) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

Υπογραφή

(άρμοδιου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ**

Μεταφορική Ικανότης	Νεκρό βάρος του Πλοίου (μετρ. τόνοι)	Μήκος πλοίου (m)

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο είναι κατασκευασμένο και έξοπλισμένο και πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τ' ακόλουθα:

- (1) Τό παρόν πλοίο:
 - (α) άπαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται*
 - (β) δέν άπαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα**
 - (γ) δέν άπαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα, αλλά συμμορφώνεται με* τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.
- (2) Τό παρόν πλοίο:
 - (α) άπαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται*
 - (β) δέν άπαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα** με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13E του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.
- (3) Τό παρόν πλοίο:
 - (α) άπαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με και να συμμορφώνεται με*
 - (β) δέν άπαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με*
 - (γ) δέν άπαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με, αλλά συμμορφώνεται με*
 - (δ) σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Γ ή 13Δ του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου και όπως καθορίζεται στο Μέρος Γ του παρόντος Πιστοποιητικού έχει εξαίρεθεί από* τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.
 - (ε) είναι έφοδιασμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με την χρήση άργου πετρελαίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13B του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου, αντί να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος*
 - (στ) διαθέτει δεξαμενές άποκλειστικά για καθαρό έρμα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 13Α του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου, αντί να φέρει ή δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή μόνιμο σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργό πετρέλαιο*
- (4) Τό παρόν πλοίο:
 - (α) άπαιτείται να είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργό πετρέλαιο σύμφωνα και να συμμορφώνεται*
 - (β) δέν άπαιτείται να είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργό πετρέλαιο σύμφωνα με*, τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 (6) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος**

Οί δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος κατανέμονται ως έξης:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

Δεξαμενές άποκλειστικά για καθαρό έρμα**

Τό παρόν πλοίο λειτουργεί με δεξαμενές άποκλειστικά για καθαρό έρμα μέχρι ... (ημερομηνία) σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13Α του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

Οί Δεξαμενές άποκλειστικά για καθαρό έρμα κατανέμονται ως έξης:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

* Διαγράφεται άν δέν έχει έφαρμογή.

** Αυτό τό Μέρος θά πρέπει να συμπληρώνεται για πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων και των πλάνων συνδυασμένων φορτίων και με έκτατες τις έγγραφές που είναι εφαρμοστές σέ πλοία άλλα εκτός από τό δεξαμενόπλοια τά όποια είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικής χωρητικότητος 200 κυβικών μέτρων και άνω.

Έγχειρίδιο*

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο έχει εφοδιαστεί με:

- (α) Ισχύον έγχειρίδιο λειτουργίας Δεξαμενών αποκλειστικά για Καθαρό Έρμα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.**
- (β) Ισχύον έγχειρίδιο λειτουργίας και εξοπλισμού για κλύση με άργο πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου**

Χαρακτηριστικά του Ισχύοντος έγχειριδίου
 Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς τής Αρχής)

Χαρακτηριστικά του Ισχύοντος έγχειριδίου
 Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς τής Αρχής)

ΜΕΡΟΣ Γ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ*

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο:

- (α) εκτελεί πλόες μόνον μεταξύ και σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Γ του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου** ή
- (β) λειτουργεί με ειδικές διατάξεις έρματισμού σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Δ του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου** και γι' αυτό τον λόγο εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου

Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς τής Αρχής)

Πιστοποιείται ότι:

Τό παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 4 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, αναφορικά με την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο και

ή επιθεώρηση δεικνύει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις, τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση τούτου ικανοποιούν από κάθε άποψη την Αρχή και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Τό Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση (ή επιθεωρήσεις)
 Κατά διαστήματα

Έξεδότη εις
 (Τόπος εκδόσεως του Πιστοποιητικού)

19.....
 (Υπογραφή του αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 (Σφραγίς τής Αρχής)
 Ενδιάμεση Επιθεώρηση

Πιστοποιείται ότι στην ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον Κανονισμό 4 (1) (γ) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή τής Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, το παρόν πλοίο και η κατάσταση αυτού ερέθησαν ότι αναποκρίνονται προς τις σχετικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου.

Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία

Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς τής Αρχής)

Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία

Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία

Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

Υπογραφή
 ('Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία

Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τ' ακόλουθα υποδείγματα Συμπληρωμάτων του Βιβλίου Πετρελαίου προστίθενται στο υπάρχον υπόδειγμα:

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 1

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΟΥΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΕΡΜΑ*

Όνομα πλοίου
 Διεθνές Διακριτικό Σήμα
 Συνολική μεταφορική ικανότητα σε φορτίο κυβ. μέτρα.
 Συνολική χωρητικότητα αποκλειστικά για καθαρό έρμα κυβ. μέτρα.

Οι ακόλουθες δεξαμενές χαρακτηρίζονται ως δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι περίοδοι που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα πρέπει να ταυτίζονται με τις περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο Πετρελαίου.

* Διαγράφεται εάν δέν έχει εφαρμογή
 ** Διαγράφεται αναλόγως τής περιπτώσεως

* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει να επισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου για δεξαμενόπλοια άργου πετρελαίου λειτουργούντα με τήν μέθοδο πλύσεως τών δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973 και προορίζεται ν' αντικαταστήσει τό Γμήμα (ε) του Βιβλίου Πετρελαίου. Λεπτομέρειες για τόν έρματισμό ή άφερμετισμό και άλλες πληροφορίες που απαιτούνται θά καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) Έρματισμός Δεξαμενών προοριζόμενων αποκλειστικά για καθαρό έρμα.

101.	Χαρακτηριστικά δεξαμενής(ών) που έρματισθηκαν.				
102.	Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία ύδωρ που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για πλύση γραμμών ή έρματισμό διοχετεύθηκε στις δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα.				
103.	Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία ή άντλία(ες) & οι γραμμές πλύθηκαν και τά καταλοιπα διοχετεύθηκαν σε δεξαμενή καταλοίπων.				
104.	Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία επί πλέον έρμα διοχετεύθηκε σε δεξαμενή(νές) αποκλειστικά προοριζόμενες για καθαρό έρμα.				
105.	Ήμερομηνία, ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την οποία: (α) τά έπιστόμια των δεξαμενών καταλοίπων (β) τά έπιστόμια των δεξαμενών φορτίου (γ) άλλα έπιστόμια που επηρεάζουν τό σύστημα καθαρού έρματος, κλείστηκαν				
106.	Ποσότης καθαρού έρματος που διοχετεύθηκε στό πλοίο				

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως με τά άνωτέρω όλα τά έπιστόμια της θαλάσσης, οι συνδέσεις & οι διασυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου & των σωληνώσεων έχουν ασφαλισθεί με τό πέρας του έρματισμού των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα.

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξιωματικός
Πλοίαρχος

(Β) Απόρριψη καθαρού έρματος

107.	Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών)				
108.	Ήμερομηνία, ώρα & στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης του καθαρού έρματος (α) στην θάλασσα (β) σε εγκαταστάσεις υποδοχής				
109.	Ήμερομηνία, ώρα & στίγμα του πλοίου κατά τό πέρας της απόρριψης στην θάλασσα				
110.	Ποσότητα που απόρριφθηκε (α) στην θάλασσα ή (β) σε εγκαταστάσεις υποδοχής				
111.	Ελέγχθηκε τό θαλάσσευμα για τυχόν ανάμιξη πετρελαίου πρό της απόρριψης;				
112.	Παρακολουθείτο ή απόρριψη κατά την διάρκεια της εκφορτώσεως με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου;				

113.	Ήπληξε ένδειξη ανάμιξης πετρελαίου & θαλασσέρματος πρό ή κατά την απόρριψη;				
114.	Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία οι άντλίες & οι σωληνώσεις πλύθηκαν μετά την φόρτωση				
115.	Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία (α) τά έπιστόμια των δεξαμενών καταλοίπων (β) τά έπιστόμια των δεξαμενών φορτίου (γ) άλλα έπιστόμια που επηρεάζουν τό σύστημα καθαρού έρματος, κλείστηκαν				
116.	Ποσότης ρυπανθέντος ύδατος που μεταφέρθηκε στην δεξαμενή(νές) καταλοίπων. Αναφέρονται τά χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) καταλοίπων.				

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως πρός τά άνωτέρω, όλα τά έπιστόμια της θαλάσσης, τά έπιστόμια απόρριψης από τό πλοίο, οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και συνδέσεις μεταξύ των οι ένδοσυνδέσεις ασφαλιστικαν με τό πέρας της απόρριψης του καθαρού έρματος και ότι ή άντλία (ες) και οι σωληνώσεις, που έχουν καθαρισθεί για τους χειρισμούς του καθαρού έρματος, καθαρίστηκαν καταλλήλως κατά τό πέρας της απόρριψης του καθαρού έρματος.

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξιωματικός
Πλοίαρχος
Συμπλήρωμα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΠΛΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ*

Όνομα πλοίου
Διεθνές διακριτικό σήμα

Συνολική μεταφορική ικανότης σε φορτίο κυβ. μέτρα

Ταξίδι από σε
(λιμήν(νες) (ήμερομηνία) (λιμήν(νες) (ήμερομηνία)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι χρονικές περιοδοί που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα δέον όπως ταξιζονται με τίς περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο πετρελαίου. Οι δεξαμενές που καθαρίστηκαν με άργο πετρέλαιο θά πρέπει να είναι οι αυτές που καθορίζονται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων που απαιτείται από τόν Κανονισμό 13B (5) (α) του Πρωτοκόλλου. Ίδιαίτερη στήλη πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε δεξαμενή που πλένεται ή ξεπλένεται με νερό.

(Α) Πλύση με άργο πετρέλαιο

201.	Ήμερομηνία και λιμήν όπου έλαβε χώρα πλύση με άργο πετρέλαιο ή στίγμα του πλοίου σε περίπτωση κατά την οποία έλαβε χώρα ο καθαρισμός μεταξύ δύο λιμανιών εκφορτώσεως.				
202.	Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που πλύθηκε (βλέπε σημείωση 1)				
203.	Αριθμός συσκευών που χρησιμοποιήθηκαν.				
204.	Ή πλύση άρχισε (α) ήμερομηνία και ώρα (β) κενό δεξαμενών.				
205.	Μέθοδος πλύσεως που χρησιμοποιήθηκε (βλέπε σημείωση 2)				

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξ/κός
Πλοίαρχος

Σημείωση 1. Όταν μία μεμονωμένη δεξαμενή έχει μηχανήματα πλύσεως περισσότερα από εκείνα που δύνανται να λειτουργήσουν συγχρόνως, όπως περιγράφεται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων, τότε τό τμήμα που πλύθηκε με άργο πετρέλαιο πρέπει να χαρακτηριστεί π.χ. Νο 2 κεντρική δεξαμενή πρωαίο τμήμα.

Σημείωση 2. Σύμφωνα με τό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων καταχωρήσατε άν χρησιμοποιείται μέθοδος πλύσεως ένός ή πολλών σταδίων. Αν χρησιμοποιείται μέθοδος πολλών σταδίων αναφέρατε τό κατακόρυφο τόξο που καλύπτεται από τά μηχανήματα πλύσεως και τόν αριθμό των φορών που τό τόξο αυτό καλύπτεται για αυτό τό ειδικό στάδιο του προγράμματος.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει να έπισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου για πετρελαιοφόρα που λειτουργούν με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Α του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπανσεως από Πλοία, 1973. Άλλες πληροφορίες σύμφωνα με τίς σωστές απαιτήσεις θα καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

206.	Πίεση γραμμής πλύσεως.				
207.	Πέρασ ή διακοπή πλύσεως (α) ήμερομηνία και ώρα (β) κενό δεξαμενών.				
208.	Παράτηρήσεις.				

Οι δεξαμενές πλύθηκαν σύμφωνα με τά προγράμματα που περιέχονται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και δργάνων (βλέπε Σημείωση 3) και διαπιστώθηκε ότι ήσαν στεγνές (χωρίς υγρά) κατά τό πέρασ του καθαρισμού.

(B) Καταιωνισμός με ύδωρ ή διοχέτευση ύδατος στόν πυθμένα των δεξαμενών διά των σωληνώσεων.

209.	* Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά την όποία έλαβε χώρα ό καταιωνισμός ή ή διοχέτευση ύδατος.				
210.	Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(ών) και ήμερομηνία.				
211.	* Όγκος του ύδατος που χρησιμοποιήθηκε.				
212.	Μεταφέρθηκε σε: (α) έγκαταστάσεις ύποδοχής (β) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (* Αναφέρονται τά χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(ών) καταλοίπων).				

* Ημερομηνία έγγραφής * Αρμόδιος άξ/κός
Πλοίαρχος

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ*

* Όνομα πλοίου
Διεθνές Διακριτικό Σήμα
Συνολική μεταφορική ικανότης σε φορτίο κυβ. μέτρα
Συνολική χωρητικότητα θαλασσέρματος
που άπαιτείται για τήν συμμόρφωση με τόν Κανονισμό 13 (2) και (3) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου κυβικά μέτρα
Ταξίδι από Προς
(λιμίν-νες) (λιμίν-νες)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι χρονικές περίοδοι που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα δέον όπως ταυτίζονται με τίς περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο Πετρελαίου.

(A) * Ερματισμός διά θαλασσέρματος

301.	Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(ών) που έρματίσθηκε.				
302.	* Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά την όποία έγινε ό έρματισμός.				
303.	Συνολική ποσότητα έρματος που φορτώθηκε σε κυβικά μέτρα.				
304.	Μέθοδος ύπολογισμού ποσότητας έρματος.				
305.	Παρατηρήσεις.				
306.	* Ημερομηνία και ύπογραφή άρμοδίου άξιωματικού.				
307.	* Ημερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου.				

Σημείωση 3. * Εάν τά προγράμματα που περιέχονται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και δργάνων δέν ακολουθούνται τότε πρέπει να παρέχονται λεπτομέρειες στην στήλη των παρατηρήσεων.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα θα πρέπει να επισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου για δεξαμενόπλοια ειδικών πλώων σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Γ του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973 και προορίζεται ν' αντικαταστήσει τά Τμήματα (δ), (στ), (ζ) και (η) του Βιβλίου Πετρελαίου. * Άλλες πληροφορίες που άπαιτούνται πρέπει να καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(B)	* Ανακατανομή έρματος επί του πλοίου				
308.	Αίτια άνακατανομής.				
309.	* Ημερομηνία και ύπογραφή άρμοδίου άξιωματικού.				
310.	* Ημερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου.				

(Γ) * Απόρριψη θαλασσέρματος σε έγκαταστάσεις ύποδοχής

311.	* Ημερομηνία και λιμίν(νες) όπου άπορρίφθηκε τό θαλάσσερμα.				
312.	* Όνομασία ή χαρακτηριστικά των έγκαταστάσεων ύποδοχής.				
313.	* Όλική ποσότης θαλασσέρματος που εκφορτώθηκε σε κυβικά μέτρα.				
314.	Μέθοδος ύπολογισμού τής ποσότητος του έρματος.				
315.	* Ημερομηνία και ύπογραφή άρμοδίου άξιωματικού.				
316.	* Ημερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου.				
317.	* Ημερομηνία, ύπογραφή και σφραγίς του δργάνου τής λιμενικής άρχής.				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ή ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΦΟΡΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ, ή ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμία άλλαγή

*Άρθρο δεύτερο.

Όρισμός.

Ο όρος «Σύμβαση» που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα του παρόντος νόμου περιλαμβάνει τα κείμενα, που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.

*Άρθρο τρίτο.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις, οι οποίες αναφέρονται σε λεπτομερικά και τεχνικά θέματα των Πρωτοκόλλων Ι και ΙΙ και των Παραρτημάτων της «Σύμβασης» θα γίνονται με Π.Δ. που θα εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

*Άρθρο τέταρτο.

Εξουσιοδότηση Νηγογνώμωνων.

Με Π. Δ/γμα εξουσιοδοτούνται:

1. Οι Έλληνικοί και άλλοι Νηγογνώμονες με διεθνές κύρος για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων και ελέγχων που προβλέπονται από τη «Σύμβαση» καθώς και για την έκδοση, θεώρηση, ανανέωση και παράταση των πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων.

2. Οι ίδιοι Νηγογνώμονες ή τεχνικές εταιρείες για την έλεγχο κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού και υλικών, με τα οποία υποχρεώνονται να εφοδιάζονται τα πλοία και εγκαταστάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου της «Σύμβασης» και των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση του παρόντος νόμου. Η τελική όμως έγκριση καταλληλότητας των ανωτέρω ειδών και υλικών παρέχεται από την Επιθεωρητή Εμπορικών Πλοίων.

3. Οι φορείς οι οποίοι εξουσιοδοτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ελέγχονται και εποπτεύονται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων σε ότι αφορά το αντικείμενο της εξουσιοδότησης, που τους παρασχέθηκε.

*Άρθρο πέμπτο.

Εφαρμογή.

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπ. αποφάσεων, που εκδίδονται σε εκτέλεσή του, εφαρμόζονται:

α. Στα ελληνικά πλοία.

β. Στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια και όρμους ή που βρίσκονται σε θαλάσσιο χώρο ελληνικής δικαιοδοσίας σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή τις Διεθνείς Συμβάσεις, που κυρώθηκαν από την Ελλάδα.

γ. Στις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Ελλάδα, στις οποίες προσεγγίζουν πλοία για τη διενέργεια κάθε μορφής εργασιών και πράξεων και

δ. Στα πλοία, μηχανήματα, συσκευές και κάθε φύσης εξοπλισμό, που κατασκευάζονται στην Ελλάδα και προορίζεται για τις εγκαταστάσεις ή τα πλοία.

*Άρθρο έκτο.

Αρμόδιες Αρχές.

Αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται για την εκτέλεση αυτού, είναι στην Ελλάδα (έσωτερικό) ή Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές και στο εξωτερικό οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, που τοποθετούνται στις Ελληνικές Πρεσβείες ή Προξενεία και άσκούν ειδικά ναυτιλιακά καθήκοντα, στις δε περιπτώσεις που δεν υπηρετούν λιμενικοί αξ/κοί οι Ελληνικές Προξενικές Αρχές.

*Άρθρο έβδομο.

Επέκταση εφαρμογής — Ρυθμίση λεπτομερειών.

1. Με Προεδρικά Διατάγματα:

α) Καθορίζονται οι όροι και οι λεπτομέρειες για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της «Σύμβασης» των πλοίων που δεν υπάγονται στη «Σύμβαση».

β) Τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις, που υιοθετήθηκαν στις Διπλωματικές Διασκέψεις «διά την Ρύπανση της Θάλασσας» του 1973 και «διά την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης» του 1978, καθώς και οι υιοθετούμενες κάθε φορά αποφάσεις από το Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμó (IMCO), που αποδέχονται στην προαγωγή της Ασφάλειας της Ναυτιπλοίας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

γ) Είναι δυνατό να κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης «περί προλήψεως της εκ των πλοίων ρυπάνσεως της θαλάσσης 1973» και οι τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που περιέχονται στο κυρούμενο Πρωτόκολλο 1978.

δ) Ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος νόμου και της «Σύμβασης» που κυρώνεται.

2. Με Υπουργικές αποφάσεις:

α) Καθορίζονται οι προδιαγραφές και οι λοιποί όροι και λεπτομέρειες κατασκευής, τοποθέτησης και λειτουργίας, τα κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού, των δικτύων και των εξαρτημάτων αυτών, που πρέπει να φέρονται στα πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις της «Σύμβασης».

β) Επιτρέπεται να εγκρίνονται ισοδύναμες ρυθμίσεις για τις οποίες ο Κανονισμός 3 του Κεφαλαίου 1 του Παραρτήματος 1 της «Σύμβασης» αναφέρει.

*Άρθρο ογδοο.

Απαγόρευση προσέγγισης και απόπλου.

Από την ημερομηνία που θα ισχύσει η «Σύμβαση» απαγορεύεται η προσέγγιση στα Ελληνικά Λιμάνια ή ο απόπλους από αυτά Ελληνικών πλοίων ή πλοίων με ξένη σημαία, χωρών που μετέχουν ή όχι στη «Σύμβαση» εφ' όσον αυτά δεν συμμορφώνονται σ' αυτή.

*Άρθρο ένατο.

Κυρώσεις — Προσφυγές.

1. Με την επιφύλαξη στις διατάξεις των άρθρων 13 και 14 του Ν. 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο ένατο του Ν. 1147/1981 (ΦΕΚ 110Α/1981) «περί κυρώσεως της υπογραφείσης ε/σ Λονδίνου, πόλιν Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτον 1972 Α.Σ. κλπ.» που αναφέρονται σε περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία ή εγκαταστάσεις:

α) Επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση των αρμόδιων Αρχών, που αναφέρονται στο Άρθρο Έκτο, πρόστιμο μέχρι 800.000 δραχμές στους παραβάτες του παρόντος νόμου, καθώς και στους παραβάτες των Προεδρικών Διαταγμάτων και των υπουργικών αποφάσεων που θα εκδοθούν σε εκτέλεσή του, ανεξάρτητα αν συντρέχει κοινική ή κειοαρχική δίωξη από άλλες διατάξεις.

β) Εφόσον πρόκειται για παραβάσεις, που γίνονται από πλοία είναι δυνατό από τότε που θα κοινοποιηθεί η απόφαση, που επιβάλλει το πρόστιμο, να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί ισόπση εγγρητική επιστολή Τράπεζας.

γ) Επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, που αρχίζει από την επόμενη της κοινοποίησης της απόφασης, ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικαίου της περιοχής, μονομελούς μόν σύνθεσης για ποσό

προστίμου μέχρι διακοσίων χιλιάδων (200.000) δρχ., τριμηνίους δέ σύνθεσης για μεγαλύτερο ποσό προστίμου. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

2. Με Προεδρικά Διατάγματα μπορεί να αυξήνονται τα όρια των προστίμων.

3. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο αποτελούν έσοδα του Δημοσίου και εισπραττόνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα για την εισπράξη Δημοσίων Έσόδων.

*Άρθρο δέκατο.

Αναστολή.

Με Π.Δ. επιτρέπεται σε περίπτωση πολέμου ή έχθροπραξιών, κινδύνου πολέμου ή έχθροπραξιών ή γενικότερης σύρραξης, ή ύλη ή μερική αναστολή της εφαρμογής των κειμένων, που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο.

*Άρθρο ένδέκατο.

Κείμενα.

Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του Αγγλικού και Έλληνικού κειμένου της «Σύμβασης» υπερισχύει το Αγγλικό.

*Άρθρο δωδέκατο.

Αρμοδιότητα για την έκδοση εκτελεστικών Διαταγμάτων και Αποφάσεων.

Αρμοδιος για την πρόταση και έκδοση των Προεδρικών Διαταγμάτων και των υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο είναι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

*Άρθρο δέκατο τρίτο.

Διατάξεις που τροποποιούνται και καταργούνται.

Από την ημερομηνία που θα ισχύσει ο παρών νόμος:

1. Στο άρθρο όγδοο του Ν. 314/1976 απερί κυρώσεως της υπογραφείσας εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Σύμβασης απερί

σπικτικής εϋθύνης συνεκεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων) προστίθεται εδάφιο με στοιχείο (β), το δε εδάφιο (β) του αυτού άρθρου αριθμείται εις εδάφιο ε', που έχει ως εξής:

«(β) Προσδιορίζονται τα όργανα και η εν γένει διοικητική και δικαστική διαδικασία ίδρυσης, διαχείρισης, κατανομής και διανομής του υπό της κυρουμένης Διεθνούς Σύμβασης προβλεπόμενου Κεφαλαίου περιόριστου της εϋθύνης του πλοιοκτήτου».

2. Καταργούνται τα Ν.Δ. 4529/1966, 382/1974, 387/1974 και ο Ν. 297/1976, ως και κάθε άλλη διάταξη ή όποια αναφέρεται σε θέματα που ρυθμίζονται με τον παρόντα νόμο.

*Άρθρο δέκατο τέταρτο.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομεν να δημοσιευθῆ εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το κείμενον του παρόντος και να εκτελεσθῆ ως νόμος του Κράτους.

Αθήναι, 20 Ιουλίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΑΡΣΕΝΗΣ
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήναι, 21 Ιουλίου 1982

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

