



# 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 «περὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπὸ πλοῖα» τοῦ 1973 καὶ τοῦ Πρωτοκόλλου χοῦ 1978, ποὺ ἀναφέρεται σ' αὐτὴ τὴν Σύμβαση.

## Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυροῦμεν καὶ ἐκδίδομεν τὸν κατωτέρῳ ὑπὸ τῆς Βουλῆς φηρισθέντα νόμον:

«Αρδρο πρᾶτο.

Κυρώνονται καὶ ἔχουν τὴν ίσχὺ ποὺ δρίζει τὸ ἄρθρο 28 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος ἡ Διεθνὴ Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης ἀπὸ τὰ πλοῖα ποὺ ὑπογράφηκε στὸ Λονδίνο στὶς 2 Νοεμβρίου 1973 μαζὶ μὲ τὰ συνημμένα σ' αὐτὴ Παραρτήματα, Πρωτόκολλα καὶ προσαρτήματα, ὡς καὶ τὸ Πρωτόκολλο ποὺ ὑπογράφηκε στὸ Λονδίνο στὶς 17 Φεβρουαρίου 1978 καὶ ἀναφέρεται στὴ Διεθνὴ Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης τῆς θαλάσσης ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ 1973 μὲ τὰ συνημμένα σ' αὐτὸ παραρτήματα καὶ προσαρτήματα τῶν ὅποιων τὸ κείμενο σὲ πρωτότυπο στὴν Ἀγγλικὴ γλώσσα καὶ σὲ μετάφραση την Ἐλληνικὴ ἔχει ὡς ἐξῆς:

## ATTACHMENT I

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.

## ARTICLE 3

*Application*

(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 combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whenever 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 "Gulf 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 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) (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:
- (i) the ship is proceeding en route;
  - (ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
  - (iii) 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:
- (i) 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.
  - (ii) 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 undertakes 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.
  - (iii) 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:
    - (1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
    - (2) 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)(ii) 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:
- (i) 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.
  - (ii) 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.
  - (iii) 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.
  - (iv) 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.
  - (v) 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.
  - (vi) 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.
  - (vii) 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:

- (a) 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
- (b) the discharge into the sea of oil or oily mixture 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 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**

- (1) 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.
- (2) 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 subparagraph (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 subparagraphs (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/cm<sup>2</sup>.

## 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 ( $t_c$ ):<br>(inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level corresponding to the assigned summer free-board) | $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less                |
| (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 ( $l_s$ ):                  | $\frac{L}{10}$   | $\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less |
| (ii) Transverse extent ( $t_s$ ):                   | $\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres | 5 metres                                      |
| (iii) Vertical extent from the base line ( $v_s$ ): | $\frac{B}{15}$ 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  $\ell_i$  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.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

where  $\ell_i$  = 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 VDW, 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  $\ell_i$  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  $\frac{1}{5}$ :

$$0.2L$$

(2) if  $\frac{b_i}{B}$  is less than  $\frac{1}{5}$ :

— 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  $v_s$  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:

- (i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or
- (ii) 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:

<i>Spaces</i>	<i>Permeability</i>
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:

- (a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) 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

## 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

PART B OIL TANKER<sup>1</sup>

Deadweight ..... metric tons. Length of ship ..... metres.

It is certified that this ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with<sup>3</sup>
- (b) not required to be constructed according to<sup>3</sup>
- (c) not required to be constructed according to, but complies with<sup>3</sup>

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

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:

## 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 ships<sup>4</sup>

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)

\* Delete as appropriate.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

<sup>4</sup> This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

## 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)

## (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, overboard 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 <sup>2</sup>			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading <sup>2</sup>			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard 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, overboard 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 <sup>3</sup>			

Date of entry ..... Officer in charge .....

Master .....

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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 port<sup>4</sup>

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 .....

<sup>4</sup> 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".

(1) 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 port<sup>s</sup>

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 .....

<sup>s</sup> 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<sup>2</sup> 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:

- (a) The Baltic Sea Area, and
- (b) 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:

- (a) 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.
- (b) 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.

- (c) 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.
- (d) 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

(1) 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.

(2) 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.

(3) 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,

(1) 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 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.

(2) 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 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.

(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.

#### 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.

(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.

- (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.

#### **Regulation 7**

##### *Reception Facilities*

(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 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:

- (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.

##### **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 of 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 LD<sub>50</sub> 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 LD<sub>50</sub> 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	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5(1) of Annex II)	(Regulation 5(7) of Annex II)
	I	II	III <i>Outside special areas</i>	IV <i>Within special areas</i>
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		
Alkylbenzene sulfonate (branched chain)	-	B		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15% solution)	-	D		
Aminoethylmethanolamine (Hydroxyethyl-ethylene-diamine)*	-	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-Butyraldehyde	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-Pantanone)	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)

tert-Amyl alcohol

n-Butyl alcohol

Butyrolactone

Calcium chloride (solution)

Castor oil

Citric juices

Coconut oil

Cod liver oil

iso-Decyl alcohol

n-Decyl alcohol

Decyl octyl alcohol

Dibutyl ether

Diethanolamine

Diethylene glycol

Dipentene

Dipropylene glycol

Ethyl alcohol

Ethylene glycol

Fatty alcohols (C<sub>12</sub>-C<sub>20</sub>)

Glycerine

n-Heptane

Heptene (mixed isomers)

n-Hexane

Ligroin

Methyl alcohol

Methylamyl acetate

Methyl ethyl ketone (2-butanone)

Milk

Molasses

Olive Oil

Polypropylene glycol

iso-Propyl acetate

iso-Propyl alcohol

Propylene glycol

Propylene oxide

Propylene tetramer

Propylene trimer

Sorbitol

Sulphur (liquid)

Tridecanol

Triethylene glycol

Triethylenetetramine

Tripropylene glycol

Water

Wine

Signature of Master

## (a) Loading of cargo

1. Date and place of loading
  2. Name and category of cargo(es) loaded
  3. Identity of tank(s) loaded
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

## (b) Transfer 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

Appendix IVCARGO 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 .....

\* 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.

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.

**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)*

*(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****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.

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

(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

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 commute 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 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/cm <sup>2</sup> .	

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 ..... m<sup>3</sup>

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.



δεν πλοίου διότι δέν πληροφορίες της παρούσης Συμβάσεως, τό  
Μέλος άμεσως θά πληροφορήση τόν Πρόξενο ή τόν Διπλωματιών αντιπρόσωπο τού  
Μέλους τού διπούσιον τήν σημαία φέρει τό πλοίο ή έαν αυτό δέν είναι δυνατόν τήν 'Αρχή<sup>1</sup>  
τού ένδιαφερομένου πλοίου. Πρίν ν' ἀρνηθή τήν είσοδο τού πλοίου ή προβή σε  
τέτοιες ένέργειες τό Μέλος δύναται νά συμβουλευθεί τήν 'Αρχή τού ένδιαφερομένου  
πλοίου. Πληροφορίες θά δίνονται έπισης στήν 'Αρχή, διν' ένα πλοίο δέν φέρει  
ισχυν Πιστοποιητικό σύμφωνα με τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

(4) "Οσον άφορα πλοία μή Μελάνη τής Συμβάσεως ή μέλη θά έφαρμόζουν τίς  
διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, δο κρίνεται άναγκαιο γιά νά έξασφαλισθή διτι  
δέν γίνεται εύνοικότερη μεταχείρηση τούτων.

#### ΑΡΘΡΟΝ 6

Διαπίστωση παραβάσεων καί έπιβολή συμμορφίσεως πρός τήν Σύμβασην

(1) Τά Μέλη τῆς Συμβάσεως θά συνεργάζονται/γιά τίν διαπίστωση τῶν παραβά-  
σεων καί τήν έπιβολή συμμορφώσεως πρός τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως,  
χρησιμοποιώντας δόλα τά κατάλληλα, καί πρακτικά μέτρα γιά τήν άναφορά περιστα-  
τικῶν καί τήν συγκέντρωση άποδείξεων.

(2) Πλοίο στό δόποιο έφαρμόζεται ή παροῦσα Σύμβαση σέ κάθε λιμάνι ή τερματικό<sup>2</sup>  
σταθμό μακριά τής ξηρᾶς ένος Μέλους, μποτεί νά έπιθεωρηθῇ άπό τά σημαντικά τά  
διορισμένα ή έξουσιοδοτημένα άπ' αύ-ό τό ίδιας Μέλος δύα νά έξακριβισθῆνεν τό  
πλοίο έχει άπορρίψει έπιβλαβεις ουσίες, πειθαίζοντας τίς διατάξεις τῶν Κανονι-  
σμῶν. 'Εάν άπό τήν έπιθεωρηση η πάραχουν ιδείσεις παραβάσεως τῆς Συμβάσεως, θά  
γίνη άναφορά πρός τήν 'Αρχή γιά τίς κατάλληλες ένέργειες.

(3) Κάθε Μέλος θά παρέχῃ στήν 'Αρχή άποδείξεις, έν η πάραχουν, διτι τό πλοίο έχει  
άπορρίψει έπιβλαβεις ουσίες ή άποβλητη, πού πειρίζουν τέτοιες ουσίες, παραβιάζον-  
τας τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν. 'Εάν είναι πρακτικῶν δυνατόν, ή άρμοδια 'Αρχή<sup>3</sup>  
τού ώς δύο άναφερομένου μέλους ή άμερωνη τόν Πλοιάρχο τού πλοίου γιά τήν  
περί παραβάσεων καταγγελία εἰς βάρον του.

(4) "Όταν γνωστοποιηθῇ στήν 'Αρχή γεγονός ώς τό άνωτέρω με άποδείξεις, αυτή<sup>4</sup>  
θά έρευνήση τό γεγονός καί μπορειά ζητήσῃ άπό τ' άλλα Μέλη πειριστέρες ή  
καλύτερες άποδείξεις γιά κατηγορίας πειριστέρες παραβάσεως. 'Εάν ή 'Αρχή ίκανοποιηθῇ  
διτι η πάραχουν άρκετές άποδείξεις ή τήν διάθεσή της γιά νά κινησή διαδικασία  
σχετικά με τήν κατηγορία πειριστέρες παραβάσεως, θά κινησήση άυτήν τήν διαδικασία σύμφω-  
να με τών νόμους της τό συντομότερη δυνατόν. 'Η 'Αρχή άμεσως θά πληροφορήση τό  
Μέλος πού έχει άναφερει τήν παραβάση καθώς έπισης καί τόν 'Οργανισμό, γιά τίς  
ένέργειες τής.

(5) Μέλος μπορει έπισης νά ένθεωρηση πλοίο στό δόποιο ή παροῦσα Σύμβαση  
έφαρμόζεται, διτι εισέρχεται στήλιμανία ή στήν τερματικούς σταθμούς μακριά άπό  
τήν ξηρά, πού βρίσκονται στή δικαιοδοσία τού Μέλους, έαν ληφθῇ αίτηση γιά  
έρευνα άπό δοποιδήποτε Μέλος, ή ένα μέταρκή μαρτυρία διτι τό πλοίο έχει άπορρίψει  
έπιβλαβεις ουσίες ή άποβλητης πού πειρίζουν τέτοιες ουσίες σε δοποιδήποτε μέρος.  
'Η άναφορά άυτής έρευνας θά σταθαλή στό Μέλος πού τήν αίτηση καί στήν 'Αρχή,  
εἰς τρόπον πού πού γά ληφθούν τά κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τήν παροῦσα Σύμβαση.

#### ΑΡΘΡΟΝ 7

Άδικοφόλογητη καθυστέρηση στά πλοία

(1) "Όλες οι δυνατές προσπάθειες πρέπει νά γίνονται γιά ν' άποφευχθῇ ή χωρίς  
λόγο κατακράτηση ή καθυστέρηση πλοίου κατ' έφαρμογήν τῶν Αρθρων 4, 5 καί 6 τής  
παρούσης Συμβάσεως.

(2) "Όταν ένα πλοίο κατακράτεται ή καθυστερείται χωρίς λόγο δυνάμει τῶν  
Αρθρων 4, 5, καί 6 τής παρούσης Συμβάσεως θά δικαιοίται άποζημιώσεως γιά κάθε  
έπωλεια ή ζημία πού έπεστη.

#### ΑΡΘΡΟΝ 8

Άναφορές γιά πειριστατικά πού σχετίζονται με έπιβλαβεις ουσίες

(1) "Η σύμφωνα με τών δρουν τού Πρωτοκόλλου I τής παρούσης Συμβάσεως  
ύποβαλλομένη άναφορά έπι πειριστατικού ρυπάνσεως θά γίνεται τό ταχύτερο δυνατόν  
καί θά έχη δισ τό δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα.

(2) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως θά πρέπει:

- (a) Νά λαμβάνει δόλα τά άπαραίτητα μέτρα, ωστε οι άναφορές έπι πειριστα-  
τικού ρυπάνσεως νά παραλαμβάνονται καί έξετάζονται όπο άρμοδιον  
δρόγανον. ή 'Υπηρεσίας καί
- (b) νά γνωστοποιητή στόν 'Οργανισμό λεπτομερώς τά στοιχεία τῶν ώς άνω  
μέτρων, πρός κοινοποίηση γιά ένημέρωση τῶν δόλων Μελάνη τῆς Συμβά-  
σεως καί Κρατῶν - Μελάνη τού 'Οργανισμού.

(3) "Οποτεδήποτε ένα Μέλος λάβει άναφορά σύμφωνα με τίς διατάξεις τού παρόν-  
τος 'Αρθρου, τό Μέλος τούτο θά διαβιβάζει τήν άναφορά χωρίς καθυστέρηση εἰς:

- (a) τήν 'Αρχή τού έμπλεκομένου πλοίου καί
- (b) σε κάθε δόλο Κρατῶν πού μπορει νά έπηρεάζεται.

(4) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως άναλαμβάνει νά έκδωση δοηγίες πρός τά έποκτει-  
οντα πλοία, άεροσκάφη καί δόλες άρμοδιες 'Υπηρεσίες, ν' άναφέρουν στήν 'Αρχές  
πού δόληκουν κάθε πειριστατικό άπο τά μνημονεύμενα στό Πρωτόκολλο I τῆς παρού-  
σης Συμβάσεως. Τό Μέλος τούτο δέν τό θεωρητή σκόπιμο θά άναφέρη σχετικάς στόν  
'Οργανισμό καθώς καί σε δόλο ένδιαφερόμενο Μέλος.

#### ΑΡΘΡΟΝ 9

Άλλες συνθήκες καί έρμηνεις

(1) "Αμέσως μόλις τεθεί σέ ισχύ ή παροῦσα Σύμβασης καταργείται ή Διεθνής  
Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως τῆς Θαλάσσης άπο πετρέλαιο, 1954, όπως  
τροποποιηθήκε, μεταξύ τῶν Μελάνη τῆς Συμβάσεως.

(2) Ούδεμια διάταξης τῆς παρούσης Συμβάσεως δεσμεύει τήν κωδικοτίσηση καί  
έπειργασία τού Δικαιού Θαλάσσης άπο τήν Διάσκεψη τῶν 'Ηνωμένων γιά τό  
δίκαιο τής θαλάσσης πού συγκαλείται σύμφωνα με τήν 'Απόφαση 2750C (XXV)  
τῆς Γενικής Συνελεύσεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνών, ούτε τίς παρούσες ή μέλουσες  
άπατησεις καί νομικές άποψεις οιουδήποτε Κράτους ήπι θεμάτων Δικαιού θαλάσσης  
ώς πρό τήν φάση καί έκταση τής δικαιοδοσίας τού παρακτίου Κράτους καί τού  
Κράτους τής σημαίας τού πλοίου.

(3) 'Ο δρος 'δικαιοδοσία' σ' αυτή τήν Σύμβαση θά έρμηνεύεται σύμφωνα με τό  
πνεύμα τού ισχύοντος Διεθνούς Δικαιού κατά τόν χρόνο τής έφαρμογής ή τής έρμη-  
νείας τής παρούσης Συμβάσεως.

#### ΑΡΘΡΟΝ 10

Διακανονισμός άμφισβητήσεων

Κάθε άμφισβητήσις μεταξύ δύο ή πειριστέρων άπο τά Μέρη τῆς Συμβάσεως  
άναφορικά με τήν έρμηνεια ή τήν έφαρμογή της έφ' δοσον δέν είναι δυνατός δ  
διακανονισμός μεταξύ τῶν Μερῶν ή δέν έπερχεται σύμφωνα με δόλο τρόπο, θά  
ύποβαλλεται σέ διαιτησία, δόπως δρίζεται στό Πρωτόκολλο II τής παρούσης Συμβάσε-  
ως, αιτήσει οιουδήποτε άπο τά άμφισβητούντα Μέρη.

#### ΑΡΘΡΟΝ 11

Άνταλλαγή πληροφοριών

- (1) Τά Μέρη τῆς Συμβάσεως άναλαμβάνουν νά άνακοινώνουν στόν 'Οργανισμό:
  - (a) Τά κείμενα τῶν Νόμων, 'Αποφάσεων, Διαταγμάτων, Κανονισμῶν καί  
δόλων δργάνων, πού έδημοσίευσαν άφορωντα εἰς θέματα ή παγάμενα  
στούς τομείς άρμοδιότητος τής παρούσης Συμβάσεως.
  - (b) Κατάλογο μη κυβερνητικῶν 'Οργανισμῶν, πού είναι έξουσιοδοτημένοι  
νά ένεργον γιά λογαριασμό τούς σέ θέματα πού άφορον τήν σχεδίαση,  
τήν κατασκευή καί τόν έξοπλισμό τῶν πλοίων πού μεταφέρουν έπιβλα-  
βεις ουσίες σύμφωνα με τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.
  - (c) Έπαρκη άριθμόν δειγμάτων Πιστοποιητικῶν πού έχουν έκδοθη σύμφω-  
να με τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.
  - (d) Κατάλογο έκαταστάσεων ένκολων ύποδοχής πειριλαμβάνοντα τήν θέ-  
σιν, τήν χωρητικότητα καί διατιθέμενα ύπ' αύτῶν μέσα καθώς καί δόλα  
χαρακτηριστικά των.
  - (e) Έπισημες έκθεσις ή πειριλήψεις αύτῶν, έμφαίνουσες τ' άποτελέσματα  
τής έφαρμογής τής παρούσης Συμβάσεως, καί
  - (f) Έτησια στατιστική έκθεση σέ τυποποιημένη άπο τόν 'Οργανισμό μορ-  
φή με τίς κυρώσεις πού τελικά έπειβληθησαν γιά παραβάσεις τής παρού-  
σης Συμβάσεως.
- (2) Ο 'Οργανισμός θά γνωστοποιητή στά Μέλη τήν λήγη οιασδήποτε άνακοινώ-  
σεως κατά τό παρόν 'Αρθρον καί θά κυκλοφορή σ' δόλα τά Μέλη κάθε πληροφορία  
πού δίδεται σύμφωνα με τίς υπόπαραγράφους (1) (β) έως (ζ) τού παρόντος Αρθρου.

#### ΑΡΘΡΟΝ 12

Άτυχηματα εἰς πλοία

- (1) Κάθε μία άπο τίς 'Αρχές άναλαμβάνει νά διενεργή έρευνα έπι άτυχηματος πού  
συμβαίνει σέ κάποιο άπο τά πλοία τής πού έπαγονται στής διατάξεις τῶν Κανονισμῶν,  
έφ' δοσον τό άτυχημα τούτο έχει προκαλέσει ζημία μεγάλης έκτάσεως στό θαλάσσιο  
περιβάλλον.
- (2) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως άναλαμβάνει τήν υποχρέωση νά δίνη στόν 'Οργα-  
νισμό πληροφορίες πού άφορον τήν άποτελέσματα τέτοιων έρευνών, έαν κρίνη διτι  
πληροφορίες αύτές μπορούν νά βοηθήσουν στό νά προσδιορισθή ποιες άλλαγές τής  
παρούσης Συμβάσεως θά μπορούσαν νά είναι έπιθυμητές.



## (3) Τροποποίηση υπό Διασκέψεως.

- (a) δταν ζητηθή από Μέλος με τήν συναίνεση τούλαχιστον τού ένδος τρίτου τῶν Μελῶν, δ' Ὀργανισμός θά συγκαλέσῃ Διάσκεψη τῶν Μελῶν τῆς Συμβάσεως γιά νά ξέτασον τίς τροποποιήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.
- (β) Κάθε τροποποίηση πού υιοθετεῖται σε μία τέτοια Διάσκεψη από τά 2/3 τῆς πλειοψηφίας τῶν Μελῶν πού είναι παρόντα και ψήφισαν θ' ανακοίνωνται από τό Γενικό Γραμματέα τού Ὀργανισμού σε δλα τά Συμβαλλόμενα. Μέρη γιά τήν απόδοχην τῶν.
- (γ) 'Εκτός έάν ή Διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, ή τροποποίηση θά θεωρηθή δτη έχει γίνει απόδεκτη και έχει τεθεί έν Ισχύ σύμφωνα με τήν διαδικασία πού περιγράφεται γιά αύτό τόν σκοπό στήν άνωτέρω παράγραφο (2) (σ') και (ζ).
- (4) (a) "Όταν πρόκειται γιά τροποποίηση Προαιρετικοῦ Παραρτήματος, μνεία τού παρόντος Ἀρθρου σέ «Μέλος τῆς Συμβάσεως» θά θεωρηται δτη σημαίνει Μέλος δεσμευόμενο από αύτό τό Παράρτημα.
- (β) Κάθε Μέλος πού άρνηθηκε τήν απόδοχη τροποποιήσεως ένδος Παραρτήματος θά θεωρηται σάν μή Μέλος μόνον είς δτη αφορά τήν έφαρμογή τῆς τροποποιήσεως αύτής.

(5) 'Η υιοθέτηση και ή θέση σε Ισχύ ένδος νέου Παραρτήματος θά υπόκειται στήν έδα διαδικασία γιά τήν υιοθέτηση και θέση σε Ισχύ τροποποιήσεως "Ἀρθρου τῆς Συμβάσεως".

(6) 'Έκτός έάν ρητῶς προβλέπεται διαφορετικά, όποιαδήποτε τροποποίηση τῆς παρούσης Συμβάσεως πού έγινε σύμφωνα με αύτό τό "Ἀρθρο, ή όποια άναφέρεται στο κατασκευαστικό μέρος ένδος πλοίου θά έφαρμοζεται μόνο στά πλοία των ποίων τό συμβόλαιο κατασκευής η δταν δέν ύπάρχει συμβόλαιο κατασκευής, στά πλοία τῶν δοπίων ή τρόπις τοποθετήθηκε κατά ή μετά τήν ήμερομηνία κατά τήν δοπία η τροποποίηση τίθεται έν Ισχύν.

(7) Κάθε τροποποίηση Πρωτοκόλλου ή Παραρτήματος θ' αναφέρεται στήν ούσια αύτού τού Πρωτοκόλλου ή τού Παραρτήματος και θά είναι συνεπής με τά "Ἀρθρα τῆς παρούσης Συμβάσεως".

(8) 'Ο Γενικός Γραμματέας τού Ὀργανισμού θά πληροφορή δλα τά Μέλη γιά όποιαδήποτε τροποποίηση πού τίθεται έν Ισχύ σύμφωνα με τό παρόν "Ἀρθρο μαζί με τήν ήμερομηνία κατά τήν δοπία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε Ισχύ.

(9) Κάθε δήλωση απόδοχης η άντιρρηση σε μία τροποποίηση σύμφωνα με τό παρόν "Ἀρθρον θά κοινοποιούνται γραπτῶς στόν Γεν. Γραμματέα τού Ὀργανισμού. Αύτος θά τήν κοινοποιή στά Μέλη τῆς Συμβάσεως μαζί με τήν ήμερομηνία παραλαβῆς της.

## ΑΡΘΡΟΝ 17

## Παρότρυνση γιά τεχνική συνεργασία

Τά Μέλη τῆς Συμβάσεως θά παρέχουν, με τήν συμβουλή τού Ὀργανισμού καιί δλλων διεθνών Ὀργάνων, με τήν βοήθεια καιί συνεργασία τού έκτελεστικοῦ Διευθυντού τῶν Ήνωμένων Εθνῶν γιά τό πρόγραμμα τού Περιβάλλοντος, ύποστηριξη γιά τά Μέλη έκείνα πού ζητᾶντας τεχνική οίσθεια έπι θεμάτων:

- (α) έκπαιδεύσεως τού έπιστημονικοῦ καιί τεχνικοῦ προσωπικοῦ.
- (β) έφοδιασμός με τόν άναγκατο έξοπλισμό καιί έγκαταστάσεις γιά ύποδοχή καιί παρακολούθησην.
- (γ) διευκολύνσεως τῶν δλλων μέτρων καιί διατάξεων πρός πρόληψη η έλάτωση τῆς μολύσεως τού θαλασσίου περιβάλλοντος από τά πλοία καιί
- (δ) ένθαρρύνσεως γιά έρευνες, κατά προτίμηση μεταξύ τῶν ένδιαφερομένων χωρῶν, έπεκτείνοντας έτοι τούς στόχους καιί σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως.

## ΑΡΘΡΟΝ 18

## Καταγγελία

(1) 'Η παρούσα Συμβαση η δποιδήποτε προαιρετικό Παράρτημα μπορεί νά καταγγελθή από δποιδήποτε Μέλος τῆς Συμβάσεως δποτεδήποτε μετά τήν συμπλήρωση πέντε έτῶν δπό τήν ήμερομηνία πού η Συμβαση η αυτό τό Παράρτημα έτέθησαν έν Ισχύ γιά αύτό τό Μέλος.

(2) Καταγγελία θά πραγματοποιηθή με τήν άνακοίνωση έγγραφως στόν Γενικό Γραμματέα τού Ὀργανισμού δ δποίος θά πληροφορή δλα τ' δλλα Μέλη γιά καί τέτοια άνακοίνωση πού έλαβε μαζί με τήν ήμερομηνία παραλαβῆς της καθώς καιί τήν ήμερομηνία πού η καταγγελία αυτή θά τεθή σε έφαρμογή.

(3) Καταγγελία θά έφαρμοζεται δώδεκα μήνες μετά τήν λήψη τῆς άνακοίνωσεως τῆς από τόν Γενικό Γραμματέα τού Ὀργανισμού η μετά τήν παρέλευση δλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου πού πιθανόν νά δηλώνεται στήν άνακοίνωση.

## ΑΡΘΡΟΝ 19

## Κατάθεση καιί Άπογραφή

(1) 'Η παρούσα Συμβαση θά κατατεθή στόν Γενικό Γραμματέα τού Ὀργανισμού πού θά μεταβιβάσῃ έπικυρωμένα άκριβη άντιγραφά της σ' δλα τά Κράτη πού τήν έχουν υπογράψει η έχουν προσχωρήσει σ' αύτην.

(2) "Όταν η παρούσα Συμβαση τεθή έν Ισχύ τό κείμενο θά μεταβιβάσῃ άπο τόν Γενικό Γραμματέα τού Ὀργανισμού στόν Γενικό Γραμματέα τῶν Ήνωμένων Εθνῶν γιά άπογραφή καιί δημοσίευση σύμφωνα με τό δρθρο 102 τού Καταστατικοῦ Χάρτου τῶν Ήνωμένων Εθνῶν.

## ΑΡΘΡΟΝ 20

## Γλώσσες

'Η παρούσα Συμβαση συνετάγη σε ένα άντιγραφο στήν Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική καιί Ισπανική, κάθε δε κείμενο άπο αύτά είναι έξι ίσου ανθεντικό. Επίσημες μισταφράσεις στήν Αραβική, Γερμανική, Ιταλική καιί Ιαπωνική θά έτοιμασθούν καιί κατατεθούν με τό υπογεγραμμένο έπισημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ου υπογράφοντες άρμοδιως έξουσιοδημένοι άπο τίς οίκειες Κυβερνήσεις πρός τόν σκοπόν αύτον, έθεσαν τήν ύπογραφή τους στήν παρούσα Συμβαση.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δευτέρα ήμέρα τού Νοεμβρίου τού χιλιοστού έννεακοσιοστού έβδομηκοστού τρίτου έτους.

## ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ  
(σύμφωνα με τό "Ἀρθρο 8 τῆς Συμβάσεως")

## "Ἀρθρο Ι

Υποχρεώσεις διά τήν ύποβολήν άναφορᾶς.

(1) 'Ο Πλοίαρχος πλοίου πού ένεχεται σε άπτυχημα άναφερόμενο στό "Ἀρθρο III τού παρόντος Πρωτοκόλλου η δλλο πρόσωπο πού έχει τήν διακυβέρνηση τού πλοίου θά καταγγέλλει τίς λεπτομέρειες τού δυτικήματος τούτου χωρίς καθυστέρηση καί δσο τό δυνατόν έκτενετερα σύμφωνα με τόν δρους τού παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Σε περίπτωση κατά τήν δοπία τό πλοίο πού άναφέρθη στήν παράγραφο I τού παρόντος "Ἀρθρον έγκαταληφθεί η σε περίπτωση πού η έκθεση, άπ' αύτο τό πλοίο δέν είναι πλήρης η δέν είναι δυνατόν νά ληφθή, δπλοικήτης, ναυλωτής, διευθυντής η διαχειριστής τού πλοίου η οι πράκτορες του θ' άναλαδον σε δσο τό δυνατόν μεγαλύτερη έκταση τήν ύποχρέωση πού έχει δ πλοίαρχος σύμφωνα με τίς διατάξεις τού παρόντος Πρωτοκόλλου.

## "Ἀρθρο ΙΙ

## Τρόποι ύποβολής τῶν έκθεσεων

(1) Κάθε έκθεση θά διαβιβάζεται από τόν "Ασύρματο δποτεδήποτε τούτο είναι δυνατό, άλλα σε κάθε περίπτωση με τά ταγνύτερα μέσα πού είναι διαθέσιμα στόν χρόνο πού αύτή ύποβαλλεται. Στίς έκθεσεις πού διαβιβάζονται με τόν άσύρματο θά διδεται η μεγιστή δυνατή προτεραιότητα.

(2) "Οι έκθεσεις θά άπευθύνονται στόν άρμοδιο δημόσιο λειτουργο η Υπηρεσία ώς τούτο καθορίζεται στήν παράγραφο (2) (α) τού "Ἀρθρου 8 τῆς Συμβάσεως.

## "Ἀρθρο ΙΙΙ

## Πότε ήτα ύποβαλλεται έκθεση

Η έκθεση θά ύποβαλλεται δταν τό περιστατικό σχετίζεται με:

- (α) άπόρριψη διάφορον έκείνης πού έπιτρέπει η παρούσα Συμβαση, η
- (β) άπόρριψη έπιτρεπομένη από τήν παρούσα Συμβαση, έκ λόγω:
- (i) άσφαλείας πλοίου η διασώσεως άνθρωπηνς ζωῆς στήν θάλασσα, η
  - (ii) ζημιάς τού πλοίου η τού έξοπλισμού του.
- (γ) άπόρριψη έπιβλασθού ουσίας πού γίνεται γιά τήν καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρυπάντεως η πού γίνεται μέσα σε πλαίσιο νομίμου έπιστημονικής έρευνης πρός περιορισμόν η έλεγχον τής ρυπάντεως; η
- (δ) πιθανότητα άπορρίψεως άπαγομένης είς μία έκ τῶν περιπτώσεων τῶν παραγράφων (α), (β) η (γ) τού παρόντος "Ἀρθρου.

## Αρθρο IV

## Περιεχόμενο της Έκθεσεως

(1) Κάθε έκθεση θά περιέχει γενικά:

- (α) Τήν ταυτότητα του πλοίου·
- (β) τό χρόνο και ήμερομηνία που συνέβη τό περιστατικό·
- (γ) τήν γεωγραφική θέση του πλοίου, δταν συνέβη τό περιστατικό·
- (δ) τών δινεμού και τήν κατάσταση της θαλάσσης· και
- (ε) σχετικές λεπτομέρειες που άφορούν τήν κατάσταση του πλοίου.

(2) Κάθε έκθεση θά περιέχει ειδικά:

- (α) σαφή ένδειξη η περιγραφή τῶν έπιβλαβῶν ούσιων που έμπλεκονται, περιλαμβανομένων, έτιν είναι δυνατόν τῶν έκριψην τεχνικῶν δρων αντόν τῶν ούσιων (έμπορικοι δροί δέν θά πρέπει νά χρησιμοποιούνται άντι τῶν έκριψην τεχνικῶν δρων);
- (β) έκριψη η κατ' έκτιμηση δήλωση τῶν ποσοτήτων, συγκεντρώσεως και πιθανῆς καταστάσεως τῶν έπιβλαβῶν ούσιων που άπορριψηκαν η πού πιθανῆς θά άπορριψηθῶν στήν θάλασσα,
- (γ) δπου τούτο είναι σχετικό περιγραφή της συσκευασίας η τῶν χαρακτηριστικῶν σημείων, και
- (δ) έτιν είναι δυνατόν τό δνομα του άποστολέα, παραλήπτη η κατασκευαστή.

(3) Σέ κάθε έκθεση θά ένταρχη σαφής ένδειξης περι τού έτιν η έπιβλαβής ούσια που άπορριψηκε η θά άπορριψηθή είναι πετρέλαιο, έπικινδυνή ούσια σε όγρη, στερεή η άριο κατάσταση και έτιν άντη η ούσια μεταφερόταν η μεταφέρεται χύδην η σε συσκευασία σε έμποροκιβάτια, σε φορτηγές δεξαμενές η σε διδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα.

(4) Κάθε έκθεση θά περιλαμβάνει δπου χρειάζεται σχετικές πληροφορίες αίτομενες μάπο τόν άποδεκτη της, η πληροφορίες τις δποίες δ. άποστολέας της θεωρεί άναγκαιες.

## Αρθρο V

## Συμπληρωματική Έκθεση

Κάθε άπομο πού είναι έντορχεωμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου νά στείλει μία έκθεση, θά πρέπει, έφ' δπου τούτο είναι δυνατόν:

- (α) νά συμπληρώνει τήν άρχικη έκθεση, δπου χρειάζεται μέ πληροφορίες που άφορούν περιατέρω έξελίξεις, και
- (β) νά συμμορφώνεται δσο τό δυνατόν πληρέστερα με τις διατάξεις τῶν Κρατῶν που έδιγησαν εις δτι άφορα πρόσθετες πληροφορίες που έχουν σχέση με τό περιστατικό.

## ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ II

## ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

(σύμφωνα με τό "Αρθρο 10 της Συμβάσεως")

## Αρθρο I

"Η διαδικασία διαιτησίας, έκτος έτιν τά Μέλη πού διαφώνησαν άποφασίσουν διαφορετικά, θά είναι σύμφωνη με τούς κανόνες που έκτιθενται στό παρόν Πρωτόκολλο.

## Αρθρο II

(1) Δικαστική Διαιτησία θά συσταθεί, δταν τούτο ζητηθή άπο ένα Μέλος της Συμβάσεως άπευθύνων σ' ένα δλλο κατ' έμαρμαγήν του "Αρθρου 10 της Συμβάσεως". Η αίτηση για διαιτησία άπο περιλαμβάνει δήλωση σχετική με τήν υπόθεση συνοδευμένη άπο οιδήποτε δλλο άποδεικτικό στοιχείο.

(2) Τό Μέλος πού έποιβάλλει τήν αίτηση θά πληροφορεί τόν Γενικό Γραμματέα τού "Οργανισμού περι τούτον για τήν σύσταση δικαστηρίου, περι τόν δινομάτων τῶν Μελών τής διαφορᾶς και περι τού "Αρθρου της Συμβάσεως η τῶν Κανονισμῶν δειπάτων δποίων κατά τήν γνώμη του έπαρχει διαφωνία έπι τής έρμηνειας η τής έφαρμογής των. Ο Γενικός Γραμματέυς θά μεταβιβάσει τήν πληροφορία αύτη σ' δλα τά Μέλη.

## Αρθρο III

Τό δικαστηρίο θά άποτελεῖται άπο 3 μέλη, ένα Διαιτητή, προτεινόμενον άπο έκαστο τῶν Μελών τής διαφορᾶς και ένα τρίτο Διαιτητή πού θά προτείνεται κατόπιν συμφωνίας τῶν δύο πρώτων διορισθέντων και θά ένεργει άντη Πρόεδρος τού δικαστηρίου.

## Αρθρο IV

(1) Εάν, μετά άπο παρέλευση έξηντα ήμερων άπο τόν διορισμό του δευτέρου διαιτητού δέν έχει δρισθεί δ. Πρόεδρος τού δικαστηρίου, δ. Γενικός Γραμματέυς του

'Οργανισμού κατόπιν αίτησεως ένός άπο τά (2) Μέρη, έντος μιᾶς περιόδου, έξηντα ήμερων δάκομη, θά προβή στόν διορισμό του έκλεγοντάς τον άπο κατάλογο άτομων έχοντων τά προσόντα, συνταχθέντος άπο τό Συμβούλιο τού 'Οργανισμού.

(2) Εάν έντος τής περιόδου τῶν έξηντα ήμερων άπο τήν παραλαβή της αίτησεως, ένα άπο τά Μέρη δέν έχει δριστεί τό μέλος τού Δικαστηρίου, για τόν διορισμό τού δποίου είναι έπευθυνο, τό δλλο Μέρος δύναται κατ' εύθειαν νά πληροφορήσει τόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού, δ. δποίος θά διορίζει τόν Πρόεδρο τού Δικαστηρίου έντος μιᾶς περιόδου έξηντα ήμερων, έκλεγοντάς τον άπο τόν κατάλογο πού πειγράφεται στήν παράγραφο (1) τού παρόντος δρθρου.

(3) Ο Πρόεδρος τού Δικαστηρίου, άμεσως μετά τόν διορισμό του, θά ζητησει άπο τό Μέρος πού δέν έχει προτείνει Διαιτητή, νά πράξη τούτο καθ' δμοιο τρόπο και μέ τις έδιες προϋποθέσεις. Εάν τό Μέρος δέν προβεί στόν διαπιστωμένον διορισμό, δ. Πρόεδρος τού Δικαστηρίου θά ζητησει άπο τόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού νά διορισει τό διλλείπον μέλος τού δικαστηρίου τηρών τούς τύπους και τίς προϋποθέσεις πού πειγράφονται στήν προηγούμενη παράγραφο.

(4) Ο Πρόεδρος τού Δικαστηρίου, ένα διορίσθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις τού παρόντος "Αρθρου δέν έχει πρέπει νά είναι η ήπηρε ποτέ τής ήδιας έθνικότητος μ' ένα άπο τόν δικαστηρίου μέλος τού προηγούμενη παράγραφο.

(5) Σέ περίπτωση άσθενείας η άποχης ένός άπο τόν διαιτητής για τόν διορισμό τού δποίου είναι έπευθυνο ένα άπο τά Μέρη, τό μέρος αυτό θά προτείνει έναν άνατηρωτή έντος έξηντα ήμερων άπο τήν ήμέρα της άσθενείας η άποχης. Εάν αυτό τό Μέρος δέν έχει κάνει τήν πρόταση, η διαιτησία θά προχωρήσει με τούς έναντομενατας διαιτητάς. Σέ περίπτωση άσθενείας η άποχης τού Προέδρου τού Δικαστηρίου, άναπληρωτής τού θά διορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις τού δρθρου III ή σέ περίπτωση διαφωνίας μεταξύ τῶν μελών τού Δικαστηρίου, έπι τόν δέξιαν ήμερων και θά ίποβάλλει στό τέλος έκθεσιν έπ' αύτων.

## Αρθρο V

Τό Δικαστήριο μπορεί ν' άκροται και ν' άποφασίζει έπι άντιπατήσεων έγειρομένων άπ' εύθειας έπι τό θέματος τής διαφορᾶς.

## Αρθρο VI

Κάθε Μέρος θά είναι έπευθυνο για τήν άμοιβή τού Διαιτητού καθώς και για τήν άντιμητόπιση τῶν λοιπῶν σχετικῶν έξδων πού συνεπάγεται η προετοιμασία τής έποθέσεών του. Η άμοιβή τού Προέδρου τού Δικαστηρίου και η άντιμητόπιση δλων τῶν γενικῶν έξδων πού προέρχονται άπο τήν Διαιτησία θά βαρύνουν έξι ήσου τά μέρη. Τό Δικαστηρίου θά κρατει κατάλογο έφ' δλων τῶν έξδων και θά ίποβάλλει στό τέλος έκθεσιν έπ' αύτων.

## Αρθρο VII

Κάθε Μέρος της Συμβάσεως πού έχει συμφέρον νομικής φύσεως και πού μπορεί νά έπηρέαζει άπο τήν άποφαση έπι τής ήποθέσεως μπορεί, δάφος δώσει γραπτή ειδοποίηση στά Μέρη, πού έχουν κινήσει άρχικά τήν διαιτητική διαδικασία, νά λάβει μέρος σ' αύτην με τήν συναίνεση τού Δικαστηρίου.

## Αρθρο VIII

Διαιτητικόν Δικαστηρίου συσταθείν σύμφωνα με τις διατάξεις τού παρόντος Πρωτοκόλλου θά καθορίζει τούς δικούς του διαδικαστικούς κανόνες.

## Αρθρο IX

(1) Οι άποφασίεις τού Δικαστηρίου τόσο έπι τής διαιτησίας δσον και έπι τής έδρας του καθώς και έπι οιουδήποτε δλλου θέματος πού τίθεται έπ' έψιν του έπι λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν τῶν μελών του. Η άπουσία η ή άποχη ένός άπο τά μέλη τού Δικαστηρίου για τό διορισμό τού δποίου ήσου έπευθυνα τά Μέρη δέν θά άποτελει έμποδίο για τήν λήψη άποφασεως. Σέ περίπτωση ισοψηφίας, η ψήφος τού Προέδρου θά είναι άποφασιστική.

(2) Τά Μέρη θά διευκολύνουν τό έργο τού Δικαστηρίου καί ίδιαίτερα, σύμφωνα με τήν νομοθεσία τους και χρησιμοποιώντας δλα τά μέσα πού είναι στή διάθεσή τους:

(α) θά έφοδιάζουν τό Δικαστήριο με δλα τά άπαραίτητα έγγραφα και πληροφορίες·

(β) θά παρέχουν τήν δυνατότητα στό Δικαστήριο νά εισέρχεται στήν περιοχή τους, νά άκροται μάρτυρες η ειδήμονες και νά έπισκεπτεται τόν τόπον τού πειριστατικού.

(3) Απουσία η άποχη ένός μέλοις δέν θά συνιστά έμποδίο διά τήν διαδικασία.

## Αρθρο X

(1) Τό Δικαστήριο θά έκδιδει τήν άποφασή του έντος πέντε μηνῶν άπο τό χρόνον τής συστάσεως του έκτος έπει τό παρόντος έπι φέντεισει, σέ περίπτωση άναγκης, νά παρατείνει τό χρονικό δριο, δχι δμως πέραν τῶν τριών μηνῶν. Η άποφασή τού Δικαστηρίου θά συνοδεύεται άπο αίτιολογική έκθεση, η είναι τελική μη έπιδεχομένη έφεσεως και θά άνατοινύνεται, στόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού. Τά Μέρη θά πρέπει νά συμμορφώνονται άμεσως με τήν άποφαση.

(2) Κάθε άμφισβήτηση που μπορεί να έγερθει μεταξύ των Μερών, δυσονόφερά την έρμηνεια ή την εκτέλεση της άποφάσεως, μπορεί να ύποβληθεί άπό δοκιοδήποτε Μέρος εις την κρίση του Δικαστηρίου, πού θα είναι η απόφαση ή έτσι δεν είναι διαθέσιμο σ' ένα δόλλο Δικαστήριο, πού συνιστάται γι' αυτό τον σκοπό με τόν ίδιο τρόπο, δημοσίευση και τό διάχικο Δικαστήριο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΣΙΔΩΝ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι - ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Κανονισμός 1

###### Όρισμα

Για τις έφαρμογές του παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Πετρέλαιο» σημαίνει τό πετρέλαιο σε κάθε μορφή συμπεριλαμβανομένου του άργον πετρέλαιου, του καυσίμου πετρέλαιου, των κατακαθημάτων πετρέλαιου, του άποβλητου πετρέλαιου και των προλόντων διιλίσεως πετρέλαιου (εκτός των πετροχημικών τά δοπιά που έπαγονται στις διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως) και περιλαμβάνει τις οδοις που άναφέρονται στό Προσάρτημα Ι αντού του Παραρτήματος χωρὶς να περιορίζεται η γενικότης των προηγουμένων.

(2) «Πετρέλαιοις Μήγα» σημαίνει μήγα με περιεκτικότητα πετρέλαιου σε ολαδήποτε άναλογια.

(3) «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει μήγα πετρέλαιου πού χρησιμοποιείται σάν καύσιμο, για πρόσωση και για τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου, πού τό μεταφέρει.

(4) «Πετρέλαιοφόρο» σημαίνει πλοίο κατασκευασμένο ή μετασκευασμένο για νά μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στους χώρους φορτίου περιλαμβανομένων τών πλοίων συνδεδυασμένων φορτίων και τών πλοίων μεταφορᾶς χημικών κατά τούς προσδιορισμούς του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, διατάξεις που έπαγονται στό Προσάρτημα Ι αντού του Παραρτήματος χωρὶς η γενικότης των προηγουμένων.

(5) «Πλοίο συνδεδυασμένων φορτίων» σημαίνει τό πλοίο πού σχεδιάσθηκε για νά μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στερεά φορτία χύδην.

(6) «Νέο πλοίο» σημαίνει πλοίο:

(α) για τό δοπιά ή σύμβαση κατασκευής, όπεραφη μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή

(β) έλλειψεις συμβάσεως κατασκευής, ή τρόπις του δοπιά του τοποθετήθηκε ή πού ενδισκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά την 30 Ιουνίου 1976, ή

(γ) ή παράδοση του δοπιά έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979, ή

(δ) έχει υποστεί μετασκευές εύρειας έκτασεως:

(ι) για τις δοπιές ή σύμβαση έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή

(ii) για τις δοπιές δέν έγένετο σύμβαση και οι μετασκευαστικές έργασί-ες δρχισαν μετά την 30 Ιουνίου του 1976, ή

(iii) πού έπερατώθησαν μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979.

(7) «Υπάρχον πλοίο» σημαίνει πλοίο πού δέν είναι νέο.

(8) «Μετασκευή εύρειας έκτασεως» σημαίνει μετατροπή του υπάρχοντος πλοίου:

(α) ή δοπιά μεταβάλλει ούσιωδως τις διαστάσεις ή την μεταφορική ικανότητά του, ή

(β) ή δοπιά μεταβάλλει τόν τύπο του, ή

(γ) σκοπός της δοπιάς κατά την κρίση της Αρχής, είναι κυρίως ή παράταση της ζωής του, ή

(δ) ή δοπιά άπλως μεταβάλλει τόντο κατά τέτοιο τρόπο ώστε έναν ήταν νέον νά υπέκειτο στις σχετικές διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, οι δοπιές δέν δύνανται νά έχουν έφαρμογή επ' αύτού ως ύπαρχοντος πλοίου.

(9) «Πλησιέστερη άκτη» ή «Όρος «άπό την πλησιέστερη άκτη» σημαίνει άπό την βασική γραμμή, άπό την δοπιά έχει καθειρωθεί ή μέτρηση των χορικών ίδιατων μιάς έπικράτειας σύμφωνα με τό Διεθνές Δίκαιο, πλήν της περιπτώσεως πού για τούς σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως άπό την πλησιέστερη άκτη έχωνται της βορειο-ανατολικής άκτης της Αύστραλιας θά θεωρείται άπό την γραμμή πού διαγράφεται άπό σημείο της άκτης της Αύστραλιας μέ

γεωγραφικό πλάτος 11°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό, μέχρι σημείου, τό δοπιά έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°10' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,

γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, έκειθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' Ανατολικό.

(10) «Ελείκη περιοχή» σημαίνει θαλάσσια περιοχή δπου λόγω άνεγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με της θεωρητικές και οικολογικές συνθήκες της και τού ίδιατερου χαρακτήρος της θαλάσσιας κυκλοφορίας άπαιτεται ή καθέμερη ελικών έπιτακτικών μεθόδων για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσας έπειτα πετρέλαιο. Στις ειδικές περιοχές θά περιλαμβάνονται αυτές πού άναφέρονται στό Κανονισμό 10 του παρόντος Παραρτήματος.

(11) «Στιγμαίος ρυθμός άπορρίψεως πετρεχομένου πετρελαίου» σημαίνει την άναλογια της άποβλητης του πετρελαίου σε λίτρα άνα δρα, σε δεδομένη στιγμή πρός την ταχύτητα του πλοίου σε κόμβους την ίδια στιγμή.

(12) «Δεξαμενή» σημαίνει κλειστόν χώρον πού σχηματίζεται άπό την μόνιμη κατασκευή του πλοίου και είναι σχεδιασμένος για την μεταφορά υγρού χύδην.

(13) «Πλευρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν πού συνορεύει με τό πλευρικό περίβλημα του σκάφους.

(14) «Κεντρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν έσωτερικά ένδις διαμήκους διαφράγματος.

(15) «Δεξαμενή καταλοίπων» σημαίνει δεξαμενήν έιδικά σχεδιασμένη για την συλλογήν τών άποστραγγίσεων ή τών μποπλουμάτων δεξαμενών και δόλων μιγμάτων πετρελαίου.

(16) «Καθαρόν έρμα» σημαίνει τό έρμα σε δεξαμενή, ή δοπιά άπό τόπες πού μεταφέρθηκε για τέλευτα φορά πετρέλαιο χύδην μεταρρίπτοντος τό πετρεχόμενο τών δεξαμενών του πού είναι άκιντο σε ήσυχα καθαρά νερά την ήμερο με καλή δρατότητα, νά μην προκαλέση δρατά γχνη πετρελαίου στην έπιφάνεια του νερού ή στήν παρακείμην άκτη ή νά μην προκαλέση κατακαθημάτα ή γαλάκτων πού παραμένει κάτω άπό την έπιφάνεια του νερού ή στά παρακείμενα παράλια. Έάν τό έρμα άποβλλεται μέσω αύτού του συστήματος παρακολουθήσεως και έλέγχου, έγκεριμένου άπό την Αρχή, ή ένδειξις του συστήματος δι ή περιεκτικών των άποβλητών σε πετρέλαιο δέν υπερβαίνει τό 15 μέρη στό έκαπομπύριο, θά είναι άρκετή για νά θεωρηθή δι τό έρμα ήταν καθαρό, άνεξάρτητα με τήν παρουσία δρατών ίχνων.

(17) «Διαχωρισμένο έρμα» σημαίνει τό έρμα του νερού πού φέρεται σε δεξαμενή, τελείων διαχωρισμένη άπό τό φορτίο του πετρελαίου και τά κυκλώματα τών καυσίμων και ή δοπιά είναι προσρισμένη για μόνιμη μεταφορά τού έρματος ή δόλων φορτίων έκτος του πετρελαίου ή έπιβλαβών ούσιων, δης ποικιλοτρόπων καθωρίσθησαν στά Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.

(18) «Μήκος» (L) σημαίνει 96% τού διλοικού μήκους της ίσαλου γραμμής εις το 85% του έλαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρουμένου άπό τό άνω μέρος της τρόπιδος ή τό μήκος αύτής της ίσαλου, μετρουμένο άπό τό έμπροσθιο μέρος της στείρας μέχρι τό άξονα του πηδαλίου, δοπιόδηποτε είναι μεγαλύτερο. Γιά πλοία, τά δοπιά έχουν σχεδιασθεί μέ κλίση της τρόπιδος ή ίσαλος γραμμή πάνω στήν δοπιά μετράται αυτό τό μήκος ή είναι παράλληλος με τήν ίσαλο γραμμή πού σχεδιάσθηκε. Τό μήκος (L) θά μετράται σε μέτρα.

(19) «Πρωραία και πρυμναία κατακόρυφος» θά λαμβάνονται στό πρωραίο και πρυμναίο δικρού του μήκους L. Η πρωραία κατακόρυφος θά συμπίπτει με τό έμπροσθιο τμήμα της στείρας στήν ίσαλο γραμμή έπι της δοπιάς μετράται τό μήκος.

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

(21) «Πλάτος (B)» σημαίνει τό μέγιστο πλάτος του πλοίου μετρουμένο στό μέσο του πλοίου, στήν έξωτερη γραμμή πού νομέων σε πλοίο με μεταλλικό κέλυφος και στήν έξωτερη έπιφάνεια του σκάφους σε πλοίο με κέλυφος άπό δοπιόδηποτε δόλω.

(22) «Νεκρό φορτίο» (DW) σημαίνει τήν διαφορά εις μετρικούς τόννους μεταξύ του έκτοπισματος του πλοίου έντος διαδικού βάρους 1.025 στήν έμφροτον γραμμή ίσαλου πού άντιστοιχει εις τήν καθορισθείσα γραμμή έξαλων θέρους και τού άφορτον έκτοπισματος του πλοίου.

(23) «Αφορτον έκτοπισμα» σημαίνει τό έκτοπισμα του πλοίου σε μετρικούς τόννους, χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, έρμα, πόσιμο και τροφοδοτικό θάλωση στήν πλοίο μετράται άπό σημείο της άκτης της Αύστραλιας.

(24) «Διαχωριστικής» χώρου σημαίνει τόν δύκου μέσα στόν χώρο πού δικράτεις μετρογιζεται δι τό καταλαμβάνεται άπό νερό και τού συνολογικού δύκου αύτού του χώρου.

(25) «Ογκοί» και «Επιφάνειες» του πλοίου θά ύπολογιζονται εξ ίδιας τής περιπτώσεις μέχρι έξωτερικά τών νομέων.

## Κανονισμός 2

## Έφαρμογή

(1) Εκτός έάν δύλλως ρητάς δρίζεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θά έφαρμόζονται σε δύλλως πλοΐα.

(2) Στά πλοϊα, έκτός των πετρελαιοφόρων μέχρι των κατασκευασμένων και χρησιμοποιούντων για την μεταφορά πετρελαίου χυδάν, συνολικής χωρητικότητος 200 κυβικών μέτρων ή περισσότερο, οι άπαιτήσεις των Κανονισμών 9, 10, 14, 15 (1), (2) και (3), 18, 20 και 24 (4) του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα θά έφαρμόζονται στήν κατασκευή και λειτουργία αυτών των χώρων, έκτός της περιπτώσεως πού αύτή η συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από 1.000 κυβικά μέτρα κατά την δύναμη πυροβολίνης ή συμμόρφωσης των Κανονισμών 15(4) αύτού του Παραρτήματος αντί του κανονισμού 15(1), (2) και (3).

(3) Οταν φορτίο πού έπρεπε να στέκεται στήν διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου πετρελαιοφόρου θά έφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως.

(4) (a) Οιοδήποτε υδροπτέρυγο, άεροστρωμανικό δύναμη και δύλλως γένου τύπου σκάφος (έπιφανειας, υποβρύχιο κλπ) του δύναμης τά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια πού νά καθιστούν την έφαρμογή των διατάξεων των Κεφαλαίων II και III του παρόντος Παραρτήματος, πού άναφέρονται στήν κατασκευή και έξοπλισμό, παράλογο ή ανένευκτη μπορεί νά έξαιρεται από την Αρχή ή από της παρούσες διατάξεις ήπο τον δρό στη ή κατασκευή και δύλλως γένου τύπου σκάφος του πλοίου τουν παρέχει ίση προστασία κατά της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, έν όψει της έπιπρεψίας για την δύναμη προορίζεται.

(b) Λεπτομέρειες άπο, κάθε τέτοια έξαρτηση πού παρέχεται από την Αρχή ή από την έξαρτηση στό Πιστοποιητικό πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Η Αρχή πού έπιπρεπε οιαδήποτε έξαρτηση τέτοιου είδους θά πρέπει το δυνατόν ταχύτερο και έν πάσιε περιπτώσει μέσα σε χρονική περίοδο το πολύ ένενήντα ήμερων νά κοινοποιεί στόν Οργανισμό τις λεπτομέρειες και τούς λόγους της έξαρτησεως αυτής και δύο Οργανισμός θά πρέπει νά τις κοινοποιεί στά Μέρη της Συμβάσεως πρός πληροφόρησή τους και τις άναγκαιες ένέργειες αν χρειασθεί.

## Κανονισμός 3

## Ίσοδύναμα

(1) Η Αρχή μπορεί νά έπιπρεψει τήν έκατασταση σέ πλοιο οιουδήποτε έξαρτηματος, όλικον, έργαλείου ή συσκευής ήναλλακτικού πρός έκεινο πού άπαιτεται από τόν παρόν Παράρτημα, έάν αύτό τό έξαρτημα, όλικό, έργαλείο ή συσκευή είναι τούλαίστον τόσον άποτελεσματικό δύναμη αύτά πού άπαιτούνται από τό παρόν Παράρτημα. Η έξουσία της Αρχής δέν έπεκτείνεται στό νά ύποκαταστήσει τίς λειτουργικές μέθοδους για τόν έλεγχο της άπορρίψεως του πετρελαίου μέσα σε χρονική περίοδο τούς λόγους της έξαρτησεως αυτής και δύο Οργανισμός θά πρέπει νά τις κοινοποιεί στά Μέρη της Συμβάσεως πρός πληροφόρησή τους και τις άναγκαιες ένέργειες αν χρειασθεί.

(2) Η Αρχή ή δύναμη έπιπρεπε έξαρτημα, όλικό, έργαλείο, συσκευή σάν άναλλακτικό πρός έκεινο πού άπαιτεται από τό παρόν Παράρτημα θά κοινοποιεί στόν Οργανισμό λεπτομέρειες περι τούτον πρό κοινοποιησεως στά Μέρη της Συμβάσεως για πληροφόρησή και άναγκαιες ένέργειες αν χρειασθεί.

## Κανονισμός 4

## Έπιθεωρήσεις

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο δύλικης χωρητικότητος 150 κόρων και άνω και κάθε πλοίο δύλλως τύπου 400 κόρων δύλικης χωρητικότητος και άνω θά έπρεπε να στήν έπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) Αρχική έπιθεωρηση πρίν τό πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πρίν τό Πιστοποιητικό τό άπαιτούμενο από τόν Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος έκδοθει για πρώτη φορά, ή δύναμη θά περιλαμβάνει μία πλήρη έπιθεωρηση της κατασκευής του, τού έξοπλισμού, τόν έξαρτημάτων, τών διατάξεων και όλικων στήν έκαταστασή του, τό πλοίο καλύπτεται από τό παρόν Παράρτημα. Αύτη ή έπιθεωρηση θά είναι τέτοια ώστε νά βεβαιώνεται δτη ή κατασκευή, δύλικης έξοπλισμός, τό έξαρτημάτα, οι διατάξεις και όλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τις έφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθορίζονται από την Αρχή πού νά μή υπερβαίνουν τά πέντε έτη και πού θά είναι τέτοιες ώστε νά βεβαιώνεται δτη ή κατασκευή, δύλικης έξοπλισμός, τό έξαρτημάτα, οι διατάξεις και τά όλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τις έφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθορίζονται από την Αρχή πού νά μή υπερβαίνουν τά πέντε έτη και πού θά είναι τέτοιες ώστε νά βεβαιώνεται δτη ή κατασκευή, δύλικης έξοπλισμός, τό έξαρτημάτα, οι διατάξεις και τά όλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τις έφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις άν διάρκεια ίσχυος του Διεθνούς

Πιστοποιητικού για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) παραταθεί, δτως καθορίζεται στόν Κανονισμό 8 (3) (4) τού παρόντος Παραρτήματος τό διάστημα τής περιοδικής έπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθή άντιστοιχως.

(γ) Ενδιάμεσες έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα πού καθορίζονται από τήν Αρχή, δλλά πού δεν θά υπερβαίνουν τούς τριάντα μήνες και πού θά είναι τέτοιες ώστε νά έξαρτησης μετά τών σχετικών άντλιών και τά συστήματα σωληνώσεων περιλαμβανομένου και τού συστήματος αινομάτου παρακολουθήσεως και έλεγχου άπορριψεως πετρελαίου, τόν συστήματα διύλισησεων πετρελαίου/βανάδιον και τών συστημάτων διύλισησεων πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τις έφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και εύρισκονται εις καλήν λειτουργικήν κατάστασιν. Τέτοιες ένδιαμεσες έπιθεωρήσεις διποθυγράφονται στό Διεθνές Πιστοποιητικό για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) πού έκδιται συμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τού παρόντος Παραρτήματος.

(2) Η Αρχή θά καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων για τά πλοϊα πού δεν έπρεπε να στήν διατάξεις της παραγράφου (1) τού παρόντος Κανονισμού για νά έξαρτησης οι συμμόρφωση πρός τις έφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Επιθεωρήσεις πλοϊου, πού άφορον στήν όλοποίηση τών διατάξεων τού παρόντος Παραρτήματος θά διενεργούνται από δργανα της Αρχής. Η Αρχή δύναται δώμας νά μπιστευθεί τίς έπιθεωρήσεις είτε σε έπιθεωρητής διορισμένους για τόν σκοπό αύτό είτε σε δργανισμούς άναγνωρισμένους από αύτήν. Σε κάθε περίπτωση ή ένδιαφερούμενή Αρχή έγνωσται απολύτως τήν πληρότητα και τήν άποτελεσματικότητα.

(4) Μετά από κάθε έπιθεωρηση ή δύο έχει γίνει συμφωνα μέ τόν παρόντο Κανονισμό, δέν θά γίνεται καμία ούδιας μεταβολή στήν κατασκευή, έξοπλισμό, έξαρτηματα, διατάξεις ή όλικά, πού καλύπτονται από τήν έπιθεωρηση, χωρίς τήν έγκριση της Αρχής, έκτος από τήν έξ άλοκλήρου άντικατάστασης τού έξαρτησης.

## Κανονισμός 5

## Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θά έκδιται μετά από έπιθεωρηση, συμφωνα μέ τις διατάξεις του Κανονισμού 4 τού παρόντος Παραρτήματος σε κάθε πετρελαιοφόρο, δλικής χωρητικότητος 150 κόρων και άνω και σε κάθε δλλά πλοίο δλικής χωρητικότητος 400 κόρων και άνω, τά δύναται έκτελον πλόδες πρός λιμένας ή τερματικούς σταθμούς μακράν τής άκτης πού εύρισκονται στήν δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως. Σε περίπτωση ή παρόντων πλοίων ή απάτηση αύτή θά έφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά τήν ήμερομηνία τής θέσεως σε ίσχυ της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Τέτοιο Πιστοποιητικό θά έκδιται είτε από τήν Αρχή είτε από δποιοδήποτε πρόσωπο ή δργανισμό, δεδώντας έξουσιοδοτημένο όπ' αύτής. Σε κάθε περίπτωση ή Αρχή άναλαμβάνει πλήρη εύθυνη για τό πιστοποιητικό.

## Κανονισμός 6

## Έκδοση πιστοποιητικού από δλλη Κυβέρνηση

(1) Η Κυβέρνηση ένος Μέρους της Συμβάσεως μπορεί, κατόπιν αιτήσεως τής Αρχής νά έπιθεωρήσει ένα πλοίο και έάν βεβαιωθεί δτη συμμορφώνεται μέ τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, νά έκδωσει νά έξουσιοδοτημένη τήν έκδοση Πιστοποιητικού για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) συμφωνα μέ τό παρόν Παράρτημα.

(2) Αντίγραφο του πιστοποιητικού και άντιγραφο τής έκθεσεως έπιθεωρήσεως θά παραδίται τό συντομότερο δυνατό στήν αιτούσα Αρχή.

(3) Πιστοποιητικό πού έξεδθη μέ αύτόν τόν τρόπο θά περιλαμβάνει έκθεση τού γεγονότος δτη έχει έκδοθει κατόπιν αιτήσεως τής Αρχής και θά έχει τήν ίδια ίσχυ και θά τούχε τής ίδιας άναγνωρίσεως μέ τό Πιστοποιητικό πού έκδιται συμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τού παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ούδεν Διεθνές Πιστοποιητικό για τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο θά έκδιται για πλοία πού ταξιδεύουν μέ σημαία Κράτους πού δέν είναι συμβαλλόμενο Μέρος.

## Κανονισμός 7

## Τύπος τού Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό για τήν άποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θά συντάσσεται στήν έπισημη γλώσσα τής χώρας ή πού ισχύει τό πρότυπο πού διδεται στό Προσάρτημα II τού παρόντος Παραρτήματος. Έάν η γλώσσα πού χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική, τό κείμενο θά περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αύτές τίς γλώσσες.

Kavovisoumós 8

## *Διάρκεια Πιστοποιητικού*

(1) Διευθύνεις πιστοποιητικό για τήν άποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θά εκδίδεται για περίοδο, καθορίζενται από τήν «Αρχή, που δικαίως δεν θά υπερβαίνει τα πάντες έξτη από την ήμερομηνία της έκδοσεώς, πλην της περιπτώσεως που προβλέπεται από τις παραγ. (2), (3) καί (4) τον παρόντα Κανονισμού.

(2) Έάν ενα πλοίο στο χρόνο που το πιστοποιητικό λήγει δέν βρίσκεται σε λιμάνι ή σε τερματικό σταθμό μακράν της άκτης στην δικαιοδοσία του Μέρους της Συμβάσεως, ως, του όπου την σημαία φέρει τό πλοίο, το Πιστοποιητικό δύναται να παραταθεί άπο την «Αρχή, άλλα αυτή ή παράπαντα θά γίνεται μόνον με σκοπό νά έπιτρέψει στό πλοίο νά συμπληρώσει τό ταξείδι του στην χώρα της δοτίας φέρει την σημαία ή στήν χώρα στην όποια θά έπιθεωρηθεί και τότε μόνον σε περιπτώσεις δουν καθίσταται άπαραίτητο και δικαιολογημένο νά γίνει έτοι.

(3) Οδόν πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αυτόν τὸν τρόπο για περιόδο μεγαλύτερη άπο πέντε μῆνες καὶ πλοιο στὸ δόποιο δίδεται αὐτῇ ή παράταση δὲν θὰ δικαιούνται ἀπόπολον μετά τὴν ἀφίξῃ του στὴν χώρα που φέρει τὴν σημαία τῆς ή στό λιμάνι που θά γίνει ἡ ἐπιτεθωρηση, δυνάμει τῆς παρατάσεως αὐτῆς, χωρὶς νά ἔχει ἀποκτήσει καινούριο Πιστοποιητικό.

(4) Πιστοποιητικό που δέν έχει παραταθεί σύμφωνα με τούς όρους της παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού, μπορεί νά παραταθεί άπό την 'Αρχή γιά περιόδο γιαρίτος μέγιο ένός μηνός άπό την τιμερουμνία λήξεως πού δημοπρέσταται' α' ειδώλ

(5) Πιστοποιητικό θα πανεί νά λεγεί έτσι ότι σημαντικές αλλαγές στήν κατασκευή, έξοπλισμό, έξαρτηματα, διατάξεις ή άλλα χωρίς την έγκριση της 'Αρχής, έκτος από την έξι διλοκλήρους άντικατάσταση ένός τέτοιου έξοπλισμού ή έξαρτημάτων καθώς έπιστης και έτσι οι ένδιαμεσες έπιθεωρησεις δως έχουν καθορισθεί από την 'Αρχη σύμφωνα με τον Κανονισμό (4) (1) (γ) τού παρόντος Παραρτήματος δεν έγουν έτελεσθεί.

(6) Πιστοποιητικό που έκδιδεται για ένα πλοίο θά παύση νά ισχύη μέ την άλλαγή της σημαίας τού πλοίου τού ου στή σημαία μιάς άλλης χώρας, έκτος, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο (7) τού παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου σε άλλη σημαία συμβαλλόμενου Μέρους, τόπος πιστοποιητικού θα παραμένει ένας Ισχνής για περίοδο πού δεν υπαρχείνει τούς πέντε μήνες υπό τόν δρόμο διτί δέν θα έχει λήξει πρίν από τό τέλος της περιόδου αυτής ή μέχρις δου της Αρχής έκδοσει νέο πιστοποιητικό δύο οδηγήστε από τα δύο είναι ένωριτερον. Εδώδης όμις είναι δυνατό μετά την άλλαγη της σημαίας, η Κυβέρνηση του μέρους, του δρόμου προηγούμενων έφερε την σημαία θα διαστήσει στην Αρχή Ένα αντίγραφο του Πιστοποιητικού, που έφερε τό πλοίο πρίν από την άλλαγη και έτσι είναι δυνατόν ένα αντίγραφο της σχετικής έκθεσεως της έπιθεωρήσεως.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΑΙΟΙΩΝ**

Κανονισμός 9

*"Ἐλεύχος τῆς ἀπορρίψεως πετρελαϊσμού*

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών (10) & (11) τού παρόντος Παραρτήματος και της παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού, κάθε άπορριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου άπο τα πλοία, στά δυοια τό παρόν Παράρτημα έχαρμόζεται, θ' άπογορεύεται έκτος έαν πληρούνται οι άκινδουθες προϋποθέσεις:

(α) για πετρελαιοφόρο έκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στήν ύπο-  
παράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου.

- (i) τό δεξαμενόπλοιο δέν είναι σε ειδική περιοχή·
  - (ii) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιεστερη άκτη·
  - (iii) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σε πορεία·
  - (iv) δ στιγματος ρυθμός άπορρίψεως του πετρελαίου δέν υπερβαίνει τά 60 λίτρα για κάθε ναυτικό μίλι·
  - (v) ή διλκή ποσότητα πετρελαίου πού άπορρίφθηκε στην θάλασσα δέν υπερβαίνει για τά υπάρχοντα δεξαμενόπλοια τό 1/15,000 της διλκής ποσότητος τον συγκεκριμένου φορτίου, τού δποίου ένα μέρος δποτελούνται τό υπόλειμμα και γιά τά νέα Δ/Σ τό 1/30,000 της διλκής ποσότητος, τον συγκεκριμένου φορτίου, τού δποίου μέρος δποτελούνται ένα μέρος τό υπόλειμμα, και
  - (vi) τό δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία, έκτος τῶν έξαιρέσεων πού αναφέρονται στόν Κανονισμό 15(3) τού παρόντος Παραρτήματος, σύστημα αύτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της άπορρίψεως του πετρελαίου και δεξαμενή άκαθάρτων καταλοίπων, δποις δπαιτείται από τόν Κανονισμό 15 τού παρόντος παραρτήματος.

<sup>1</sup> Από πλούτο δηλικής χωρητικότητος 400 κόρων και ίσων, έκτος πετρελαιοφόρων και άπο τα διπλύμενα (σεντίνες) του μηχανοστασίου, δχι διμος ἀντλιοστασίου πετρελαιοφόρου έκτος έαν ιπάρχει ἀνάμειξη μέ ιπόλειμμα ταυτού τετραγώνου.

- (i) τό πλοϊο δέν βρίσκεται σε μία ειδική περιοχή·
  - (ii) τό πλοϊο βρίσκεται πέραν άπό 12 ναυτικά μίλια άπό την πλησιέστερη άκτη·
  - (iii) τό πλοϊο βρίσκεται σε πορέα·
  - (iv) ή περιεκτικότητα πετρελαίου τῶν άποβλήτων είναι μικροτέρα άπό 100 μέρη στο διάστημα υπόριθμο, καί
  - (v) τό πλοϊο έχει σε λειτουργία σύστημα αύτόματης παρακολουθήσεως καί έλεγχου άπορριψεως πετρελαίου, συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / θάδατος, σύστημά διύλισεως πετρελαίου ή άλλη έγκατάσταση, δύοκας άπαιτεται άπό τὸν Κανονισμό 16 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Σε περίπτωση πλοίου διλκής χωρητικότητος κάτω των 400 κόρων έκτος των πετρελαιοφόρων, ένδια εύρισκεται έξω από την ειδική περιοχή, ή 'Αρχή θά έξασφαλίζει, τότε είναι έξοδιλομένο, δυονταν είναι πρακτικώς δυνατόν και λογικό, μέ έγκαταστάσεις που θά έξασφαλίζουν την απόθετην στην υπόλευκαμάτων πετρελαίου στό πλοϊο και την έκφρωση αυτών σε έγκαταστάσεις υπόδοχης ή στην θάλασσα σύμφωνα με τις άπαιτήσεις της παραγράφου (1) (β) του παρόντος Κανονισμού.

(3) Όποτε δή ποτε δρατά ίχνη πετρέλαιου, παρατηρηθούν έπανω ή κάτω άπό την έπιφενία του νερού, στην διμεση γειτνίαση ή στά άπονερα του πλοίου, οι Κυβερνήσεις των Μερῶν ή της Συμπλοκής στην Εκταση που δύια ιδιαιτολογημένη είναι σε θέση νά ενεργούν έτοι, θά πρέπει νά έρευνουν έγκαιρως τά γεγονότα, για νά αποφανθούν έτοι έχει γίνει παράβαση τών διατάξεων του παρόντος Κανονισμού ή τοι Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος. Ή έρευνα πρέπει νά περιλαμβάνει ίδιατερα, τις καταστάσεις άνέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου όλες πιθανές πηγές άπο δρατά ίχνη στην περιοχή καί κάθε σχετική έκθεση της άπορριψεως του πετρέλαιου.

(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κυνονισμού δεν θέλει να απορρίψεις καθαρούς ή διαχωρισμένου όρματος. Οι διατάξεις της υπόπτη παραγράφου (8) τοδι παρόντος κανονισμού δεν θέλει να απορρίψει μήγαντος πετρέλαιου, που χωρίς νά δρασιθή έχει περιεκτικότητα σε πετρέλαιο, που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο έκαπτουσόν.

(5) Καμία άπορριψη στην θάλασσα δέν θά περιέχει χημικά ή άλλες ούσιες σε ποσότητες, ή συγκεντρώσεις που είναι έπιβλαβες για τό θαλάσσιο περιβάλλον ή άλλες ούσιες που χρησιμοποιούνται για νά ξέσπατήσουν τις συνθήκες άπορριψεως που καθορίζονται στόν παρόντα Κανονισμό.

(6) Τά κατάλοιπα του πετρελαίου ποδό δέν μπορούν νά απορριφθούν στήν θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2) και (4) του παρόντος Κανονισμού θά παράμεινουν στό πλοιο ή θά απορριφθούν στις έκπατστήσις ή ποδαρήσεις.

Κανονισμός 10

*Μέθοδοι για την διαφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο από πλοϊα  
που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές*

(1) Κατά την έφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος οι ειδικές περιοχές είναι ή Μεσογείος Θάλασσα, ή περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, ή περιοχή του Εύξεινου Πόντου, ή περιοχή της 'Ευρυθράς θάλασσας καί ή περιοχή των 'Κόλπων' πού καθορίζονται όικες:

(α) Ή περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει τήν Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων τών κόλπων και τῶν θαλασσών ἐντός αὐτῆς μέσοντο μεταξύ τῆς Μεσογείου Θαλάσσης και τῆς Μαύρης Θάλασσας τὸν παράλλογο 41°Β και δριοθετουμένης στά δυτικά ἀπό τὰ στενά του GI-BRAL-TAR λόγω πετροβιούκων τῶν 36-Δ.

(B) Ή περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα μέτων Κόλπο της BOTHNIA, το Κόλπο της FINLAND και την είσοδο στήν Βαλτική Θάλασσα περιλαμβανόμενή από τον Παραλληλο του SKAW στό SKAGERRAK από 57°48'8''Β

(γ) Ἡ περιοχὴ τοῦ Εὐξείου Πόντου σημαίνει τὸν Εὐξείνο Πόντο μέ τὸ σύνορο μεταξὺ τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου, ἀποτελούμενο ἀπὸ τῶν παράλιων.<sup>410</sup> B.

(8) 'Η περιοχή της 'Ερυθράς Θάλασσας σημαίνει την 'Ερυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τούς Κόλπους του SUEZ και της AQABA στά Νότια από την λεδοδρομική καμπύλη μεταξύ τους RAS SI ANE (1298.5' B 42019 6') A και HUSS MURAD (1294.6' B 42020 6').

(ε) Ή περιοχή τῶν Κόλπων σημαίνει τὴν θαλάσσια περιοχή πού κείται βορειοδυτικά τῆς λοξοδρομικῆς καμπύλης μεταξύ τοῦ RAS AL HADD (22°30' B, 59°48' A) καὶ RAS AL FASTEH (25°04' B, 61°25' A).

(2) (a) Δύμφωνα μέ τις διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καθεύτη ἀπόρριψη στὴν θάλασσα πετρελαίου ἢ μεγίστας πετρελαίου ἀπό οἰδηπότε πετρελαιοφόρων καὶ ὅποιοιδηπότε πλοιο 400 κόρων δλικῆς χωρητικήτος καὶ ἀνώ, ἐκτός πετρελαιοφόρων ὁ ἀπογορεύεται, δρο εἶναι, αἱ εἰδικῆς περιοχῆ

(β) Τέτοια πλοια που βρίσκονται σε ειδική περιοχή θα κρατάνε στο πλοιο τις άποστραγγίσεις πετρελαίου και τών κατακαθημάτων τό διάθετο όντας

καί τά νερά πλύσεως τῶν δεξαμενῶν καὶ θά τά ἀπορρίπτουν στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς.

- (3) (a) Σύμφωνα μὲ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος κάθε ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μείγματος πετρελαίου ἀπό πλοϊο διλικῆς χωρητικότητος κάτω τῶν 400 κόρων ἐκτός πετρελαιοφόρων θ' ἀπαγορεύεται, ἐνδέ βρίσκεται σὲ εἰδική περιοχή, ἐκτὸς ἐάν ἡ περιεκτικότητα σὲ πετρέλαιο τῶν ἀποβλήτων χωρίς διάλυση, δέν ὑπερβαίνει τά 15 μέρη στό ἐκατομμύριο η ἐναλλακτικά, δταν οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις πληροῦνται:

- (i) τό πλοϊο βρίσκεται σὲ πορεία·
- (ii) η περιεκτικότητα τοῦ πετρελαίου στά ἀπόβλητα είναι μικρότερη ἀπό 100 Μέρη στό ἐκατομμύριο·
- (iii) η ἀπόρριψης γίνεται τόσο μακριά, δσον είναι δυνατόν ἀπό τήν ἀκτή, δλά σέ καμμιά περίπτωση λιγώτερο ἀπό 12 ναυτικά μίλια ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή.

- (b) Καμμιά ἀπόρριψη στήν θάλασσα δέν θά περιέχει χημικά η ἄλλες ούσιες σέ ποσότητες η συγκεντρώσεις πού νά βλαπτούν τό θαλάσσιο περιβάλλον η χημικά η ἄλλες ούσιες, πού χρησιμοποιοῦνται γιά νά ἔξαπατήσουν τίς διατάξεις περι ἀπόρριψεως, πού καθορίζονται στόν παρόντα Κανονισμό.
- (γ) Τά κατάλοιπα πετρελαίου πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (a) τής παρούσης παραγράφου θά παραμένουν στό πλοϊο η θά ἐκφορτώνονται σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς.

- (4) Οι διατάξεις τῶν Κανονισμῶν δέν θά ἐφαρμόζονται στίς ἀπόρριψεις καθαροῦ η διαχωρισμένου ἔμματος.

- (5) Τίποτα στόν παρόντα Κανονισμό δέν θ' ἀπαγορεύει ένα πλοϊο στό ταξείδι του, μόνο μέρος τοῦ δποίου είναι σέ εἰδική περιοχή, νά ἀπορρίπτει ἔξω ἀπό τήν εἰδική περιοχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

- (6). Ὁ ποτεδήποτε παρατηρηθοῦν δρατά ἁχνη πετρελαίου ἐπάνω η κάτω ἀπό τήν ἐπιφάνεια τοῦ νεροῦ στήν μέση γειτνίαση τοῦ πλοίου η στά ἀπόνερα αύτοῦ, οι Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τής Συμβάσεως κατά τήν ἔκταση πού λογικά μποροῦν νά ἐνεργήσουν θά πρέπει νά ἔρευνον ἔγκαιρως τά γεγονότα, γιά νά ἔξαπατήσουν συμπεράσματα, ἀντί οι λάβει χώρα παράβαση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ η τόν Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ὁ ἔρευνα πρέπει νά περιλαμβάνει, ἴδιατερα, τίς καταστάσεις ἀνέμου και θάλασσας, τήν πορεία και τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου, ἀλλες πιθανές πηγές τῶν δρατῶν ἰχνῶν στήν περιοχή και κάθε σχετική ἔγγραφή ἀπόρριψεως πετρελαίου.

- (7) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς στίς εἰδικές περιοχές:

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

- (i) Ὁ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως, η παραλιακή γραμμή τής δποίας συνορεύει μέ μια εἰδική περιοχή, ἀναλαμβάνει νά ἔξασφαλίσει ὅχι ἀργότερα ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου τοῦ 1977, δτο δοιοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες μέ ἐπισκευαστικές βάσεις μέσα στήν εἰδική περιοχή θά είναι ἐφωδιασμένοι μέ ἐγκαταστάσεις ἐπαρκείς γιά τήν ὑποδοχή και τήν κατεργασία δλού τοῦ ἀκάθαρτος έμματος και τοῦ διάτος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπό πετρελαιοφόρα. Ἐπιπροσθέτως ὅλοι οι λιμένες μέσα στήν εἰδική περιοχή θά διαθέτουν κατάλληλες ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς γιά δλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου ἀπό δλα τά πλοία. Αύτες οι ἐγκαταστάσεις θά ἔχουν χωρητικότητα γιά νά ἀναποκρίνονται στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προκαλοῦν ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.

- (ii) Ὁ Κυβέρνηση κάθε Μέρους πού θά είναι στήν δικαιοδοσία της εισόδους σέ θαλάσσιους διαύλους μέ μικρό βάθος πράγμα τό δποίο θά μποροῦσε νά ἀπαίτησει μείσωση τοῦ βιθύσματος μέ τήν ἀπόρριψη έμματος, ἀναλαμβάνει νά ἔξασφαλίσει τήν διάθεση τῶν ενδικούν, πού ἀναφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (a) (i) τής παρούσης παραγράφου, ἀλλά μέ τόν δρο, δτο τά πλοία, πού ὑποχρεοῦνται νά ἀπορρίπτουν ἀκάθαρτα ὑπολείμματα η ἀκάθαρτο έμμα, μπορεῖ νά ἔχουν κάποια καθυστέρηση.

- (iii) Κατά τήν διάρκεια τής περιόδου μεταξύ τής θέσεως σέ ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως (έάν είναι νωρίτερα ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου 1977) και τής 1 'Ιανουαρίου τοῦ 1977 τά πλοία ἐνώ ταξείδεύουν σέ εἰδικές περιοχές θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαίτησεις τοῦ κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις οι Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν, οι παράκτιες γραμμές τῶν δποίων συνορεύουν μέ τίς εἰδικές περιοχές σύμφωνα μέ τήν παρόντα ὑποπαράγραφο, μποροῦν νά καθιερώσουν μία ήμερομηνία πρίν ἀπό τής 1 'Ιανουαρίου 1977, ἀλλά μετά τήν ήμερομηνία τής θέσεως σέ ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως ἀπό τήν δποία οι ἀπαίτησεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σχετικά μέ τίς εἰδικές περιοχές θά ἔχουν ἐφαρμογή:

- (1) ἐάν δλες οι ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς πού ἀπαίτηνται, είναι διαθέσιμες κατά τήν ήμερομηνία, πού θά έχει δρισθεῖ· και
- (2) μέ τόν δρο, δτο τά ἐνδιαφερόμενα Μέρη θά ἀνακοινώσουν στόν Οργανισμό τήν ήμερομηνία πού δρισθηκε τούλαχτιστον εξ μηνες πρίν, γιά νά κοινοποιηθεῖ στά δλα Μέρη.

- (iv) Μετά ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου 1977 η τήν ήμερομηνία πού καθιερώθηκε σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (a) (iii) τής παρούσης παραγράφου, δν είναι ἐνωρίτερο, κάθε Μέρος θά γνωστοποιεί στόν 'Οργανισμό γιά τήν πληροφόρηση δλων τῶν συμβαλλομένων ἐνδιαφερούμενων Κυβερνήσεων, ἐφ' δλων τῶν περιπτώσεων πού οι διευκολύνσεις θεωροῦνται δτι είναι ἀνεπαρκεῖς.

- (β) Περιοχή τής 'Ερυθρᾶς Θάλασσης καί τῶν Κόλπων:

- (i) Ὁ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, η παραλιακή γραμμή τής δποίας συνορεύει μέ τίς εἰδικές περιοχές ἀναλαμβάνει νά διαβεβαιώσει, δσον είναι δυνατό πιό σύντομο δτι δλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες μέ ἐπισκευαστικές βάσεις ἐντός αὐτῶν τῶν ειδικῶν περιοχῶν, διαθέτουν ἐγκαταστάσεις ἐπαρκείς γιά τήν ὑποδοχή και τήν κατεργασία δλού τοῦ ἀκάθαρτου έμματος και τήν πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπό τά πετρελαιοφόρα. Ἐπιπροσθέτως δλα τά λιμάνια ἐντός αὐτῶν τῶν ειδικῶν περιοχῶν θά εφοδιάζονται μέ ἐπαρκείς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς γιά δλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου ἀπό δλα τά πλοία. Οι εύκολεις αὐτές θά ἔχουν ἐπαρκή χωρητικότητα γιά νά ἀναποκρίθονται στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού νά τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προκαλοῦν ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.
- (ii) Ὁ Κυβέρνηση πού θά έχει στήν δικαιοδοσία της εισόδους σέ θαλάσσιους διαύλους μέ μικρό βάθος πού θά ἀπαίτησε πλύση τοῦ έμματος, θά έξασφαλίζει τήν διάθεση τῶν διευκολύνσεων, πού διαφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (β) (i) τής παρούσης παραγράφου, ἀλλά μέ τόν δρο, τά πλοία πού ὑποχρεοῦνται νά ἔκενωνται σέ διάκετα περιοχά δλα τά λιμάνια στήν περιοχή τῶν ειδικῶν περιοχῶν θά διαφοριάζονται μέ ἐπαρκείς διακάθαρτα πετρελαίου πού διαθέτει, δχι λιγώτερο ἀπό δώδεκα μήνες πρίν ἀπό αὐτήν τήν ήμερομηνία.

- (iii) Κάθε ἐνδιαφερόμενο Μέρος θά γνωστοποιεί στόν 'Οργανισμό τά μέτρα πού ἐλήφθησαν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν ὑποπαραγράφων (β) (i) και (ii) τής παρούσης παραγράφου. Μετά τήν λήψη ἐπαρκῶν κοινωνίησεων μέ τήν ὑποτίθεση αὐτῶν τοῦ Κανονισμού σέ σχέση μέ τήν ἐν λόγω περιοχή, θά έφαρμοσθοῦν. 'Ο Οργανισμός θά γνωστοποιεί σ' δλα τά Μέρη τήν ήμερομηνία πού δρισθεῖ, δχι λιγώτερο ἀπό δώδεκα μήνες πρίν ἀπό αὐτήν τήν ήμερομηνία.
- (iv) Κατά τήν διάρκεια τής περιόδου μεταξύ τής θέσεως έν ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως και τής ήμερομηνίας πού δρισθηκε τά πλοία, δταν ταξείδεύουν στήν εἰδική περιοχή θά συμμορφώνονται μέ τίς περιπτώσεις τοῦ διαφέρονται στήν διάτησης τοῦ Κανονισμού 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (v) Μετά ἀπό τήν ήμερομηνία πού διαθέτει μέ τήν διάθεσης διευκολύνσεων δην είναι δκόμα διαθέσιμες, θά συμμορφώνονται ἐπίσης μέ τίς ἀπαίτησεις αὐτῶν τοῦ Κανονισμού. Ἐν τούτοις τά πετρελαιοφόρα πού εισέρχονται σέ αὐτές τίς εἰδικές περιοχές γιά νά φορτώσουν θά λαμβάνουν κάθε πρόνοια νά εισέρχωνται στήν περιοχή μέ καθαρό έμμα.
- (vi) Μετά ἀπό τήν ήμερομηνία πού θά έφαρμοσθοῦν οι ἀπαίτησεις γιά τήν ἐν λόγω εἰδική περιοχή κάθε Μέρος θά γνωστοποιεί στόν 'Οργανισμό γιά τήν διαβίβαση στά ἐνδιαφερόμενα Μέρη δλες τίς περιπτώσεις πού οι διευκολύνσεις θεωροῦνται δτι είναι ἀνεπαρκεῖς.

- (vii) Τουλάχιστον οι ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, δπως δριζεται στόν Κανονισμό 12 τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά υπάρχουν διαθέσιμες ἀπό τής 1 'Ιανουαρίου 1977 η ένα χρόνο μετά τήν ήμερομηνία τής θέσεως σέ ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως, δπωιαδήποτε ἀπό τίς δύο ημερουμνίες είναι μεταγενεστέρα.

#### Κανονισμός 11

##### Ἐξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 9 και 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζονται:

- (a) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου η μίγματος πετρελαίου άναγκαιο γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου η γιά τήν διάσωση άνθρωπηνς ζωῆς στήν θάλασσα· η
- (b) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου η μίγματος πετρελαίου πού προκαλήθηκε ἀπό βλάβη τοῦ πλοίου η τοῦ ξεπλισμοῦ του:
- (i) με τόν δρο δτι έχουν ληφθεῖ δλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά ἀπό τήν βλάβη η τήν ἀνακάλυψη διαρροής γιά τήν ἔξουδετέρωση η τήν ἐλλάττωση αὐτής· και
  - (ii) ἐκτός έδαν δ πλοιοκτήτης η δ πλοιαρχος ένπιργησε μέ πρόθεση νά προκαλέσσει βλάβη η μέ ἀμέλεια και με ἐπίγνωση δτι η βλάβη πιθανῶς θά προκαλεῖτο· η
- (g) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα ούσιων πού περιέχουν πετρελαίο μετά ἀπό ἔγκριση τής 'Αρχῆς δταν ἔγινε, μέ σκοπό νά καταπολεμθεῖ συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ώστε νά περιορισθεῖ η βλάβη ἀπό τήν ρύπανση. 'Η τοιούτοις είδους ἀπόρριψη θά τελεί ὑπό τήν αίρεση τής ἐγκρίσεως τής Κυβερνήσεως στήν δικαιοδοσία τής δποίας υπάρχη πρόθεση νά πραγματοποιηθεῖ.

## 'Έγκαταστάσεις ύποδοχής

Πετρελαιοφόρα διαχωριζόμενου έρματος

(1) Σύμφωνα με τούς δρους τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ή Κυβέρνηση κάθε Μέρους θανατημένων την ύποχρέωση νά διαθέτει σ' όλους τούς σταθμούς πού γίνεται ή φόρτωση πέτρελαίου, στούς λιμένες με επισκευαστικές βάσεις και σ' δίλλους λιμένες στούς δρούς τά πλοία έχουν νά έκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου, έγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοίπων καί μιγμάτων πετρελαίου ἀπό τά πετρελαιοφόρα καί τάλλα πλοία, ἐπαρκεῖς ν' άνταποκριθούν στις άναγκες τῶν πλοίων, πού τίς χρησιμοποιούν, χωρίς νά προκαλείται άδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοία.

(2) Έγκαταστάσεις ύποδοχής σύμφωνα με τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά προβλέπονται:

- (a) σέ δλους τούς λιμένες καί σταθμούς, όπου άργο πετρέλαιο φορτώνται σέ πετρελαιοφόρα, πού έχουν, πρό τῆς ἀφίξεως των συμπληρώσεις ταξείδι μέ έρμα, διαρκείας δχι μεγαλυτέρας τῶν 72 ώρων ή ἀποστάσεως μεγαλυτέρας ἀπό 1.200 ν. μίλια'
  - (b) σέ δλους τούς λιμένες καί σταθμούς, δρου πετρέλαιο πού δέν είναι άργο πετρέλαιο χδην, φορτώνται κατά μέσον δρού σέ ποσότητα περισσότερη ἀπό 1.000 μετρικούς τόνους τήν ήμέρα·
  - (γ) σέ δλους τούς λιμένες πού έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή δυνατότητες καθαρισμού δεξαμενών
  - (δ) σέ δλους τούς λιμένες καί σταθμούς πού έξυπηρετοῦν πλοία έφοδιασμένα μέ δεξαμενές καταλοίπων πού ἀπαιτούνται ἀπό τόν Κανονισμό 17 τοῦ παρόντος Παραρτήματος·
  - (ε) σέ δλους τούς λιμένες ως πρός τά ೦δατα τῶν διπυθμένων πού περιέχουν πετρέλαιο καί δίλλα κατάλοιπα, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καί
  - (στ) σέ δλους τούς λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην γιά τά κατάλοιπα πετρελαίου ἀπό πλοία πολλαπλού φορτίου, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Η χωρητικότητα τῶν έγκαταστάσεων ύποδοχής θά είναι ως ἀκολούθως:
- (a) Σταθμοί φορτώσεως ἀργού πετρελαίου θά έχουν ἐπαρκεῖς έγκαταστάσεις ύποδοχής γιά νά δέχονται πετρέλαιο καί μεγάματα πετρελαίου, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1) (a) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπό δλα τά πετρελαιοφόρα σέ ταξείδια καθοριζόμενα στήν παράγραφο (2) (a) τοῦ παρόντος Κανονισμού.
  - (β) Λιμένες καί σταθμοί φορτώσεως πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (2)(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά έχουν ἐπαρκεῖς έγκαταστάσεις ύποδοχής, νά δέχονται πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1) (a) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπό πετρελαιοφόρα πού φορτώνουν πετρέλαιο πού δέν είναι ἀργό πετρέλαιο χδην.
  - (γ) "Ολοι οι λιμένες, πού κυρίως έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή έγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών, θα έχουν ἐπαρκεῖς έγκαταστάσεις ύποδοχής, νά παραλαμβάνουν δλα τά κατάλοιπα καί τά μίγματα πετρελαίου, πού μένουν στά σκάφη γιά ἀποβολή ἀπό τά πλοία, πρίν αυτά εισέλθουν στά ναυπηγεία ή στίς έγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.
  - (δ) "Ολες οι έγκαταστάσεις πού διατίθενται σέ λιμένες καί σταθμούς σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (2) (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά είναι ἐπαρκεῖς νά παραλαμβάνουν δλα τά ೦δατα τῶν διπυθμένων καί τά δλλα κατάλοιπα, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 17 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπό δλα τά πλοία πού ἀναμένονται πιθανῶς νά προσεγγίσουν σέ αὐτούς τούς λιμένες ή τούς σταθμούς.
  - (ε) "Ολες οι έγκαταστάσεις πού διατίθενται στούς λιμένες καί σταθμούς σύμφωνα μέ τόν παρόντα Κανονισμό θά είναι ἐπαρκεῖς γιά νά δέχονται ೦δατα διπυθμένων καί δλλα κατάλοιπα πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (στ) Οι έγκαταστάσεις πού διατίθενται στούς λιμένες καί σταθμούς χύδην θά πρέπει νά λαμβάνουν ύποψη καταλλήλως τά ειδικά προβλήματα πλοίων πολλαπλού φορτίου.

(4) Οι έγκαταστάσεις ύποδοχής δραπες περιγράφονται στής Παραγράφους (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ πρέπει νά λειτουργήσουν τό ἀργότερον ἐντός ἑτους ἀπό τήν ήμερομηνία, πού η παρόδα Σύμβαση θά τεθή σε Ισχύ ή τήν 1 Ιανουαρίου τοῦ 1977, δραπες πού τίς δύο ήμερομηνίες είναι ἀργότερα.

(5) Κάθε μέρος θά γνωστοποιεί στον Όργανομ πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν δλες τίς περιπτώσεις κατά τίς όποιες οι έγκαταστάσεις πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θεωροῦνται άνεπαρκεῖς.

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο νεκροῦ βάρους 70.000 τόννων καί ἄνω θά ἀφοδιάζεται μέ διαχωριζόμενες δεξαμενές έρματος καί θά συμμορφώνεται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Η χωρητικότητα τῶν διαχωριζομένων δεξαμενῶν έρματος θά καθορίζεται κατά τρόπον, πού τό πλοίο θά μπορεί νά ταξιδεύῃ ἀσφαλῶς έρματισμένη, χωρίς τήνανάγκη χρησιμοποίησεως δεξαμενῶν φορτίου γιά έρμα εκτός δραπες προβλέπεται στήν παράγραφο 3 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Σε κάθε περίπτωση πάντως η χωρητικότης τῶν διαχωριζομένων δεξαμενῶν έρματος θά είναι τουλάχιστο τέτοια πού σέ κάθε κατάσταση έρματισμοῦ σέ δλη τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου, περιλαμβανομένης δεξαμενές, βυθίσματα καί διαγωγή νά συμφωνοῦν μέ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

(a) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον τοῦ πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς νά λαμβάνονται ύποψη οι παραμορφώσεις τοῦ πλοίου) θά είναι τουλάχιστο ίσο μέ:

$$dm = 2.0 + 0.02L$$

(b) τά βύθισματα στήν πρωραία καί πρυμναία κατακόρυφο θά ἀναπροκρίνονται σε έκεινα πού καθορίζονται ἀπό τό βύθισμα τοῦ πλοίου στό μέσον (dm), δραπες καθορίζονται στήν παράγραφο (a) σέ συσχετισμό μέ τήν διαγωγή, δχι μεγαλύτερο ἀπό 0.015L, μέ τό πλοίο έμπρυμνο' καί

(γ) σέ κάθε περίπτωση τό βύθισμα στήν πρυμναία κατακόρυφο δέν θά είναι λιγώτερο ἀπό τό ἀπαραίτητο, γιά πλήρη βύθιση τῆς Ελληνικού (ή τῶν Ελλήκων).

(3) Σέ καμπία περίπτωση δέν θά υπάρχει έρμα στίς δεξαμενές πετρελαίου εκτός σέ καιρικές συνθήκες τόσο σοβαρές, ωστε κατά τήν γνώμη τοῦ πλοιάρχου νά κριθῇ ἀπαραίτητο νά έρματισθοῦν δεξαμενές πετρελαίου γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Τό έρμα σε αὐτήν τήν περίπτωση πού υπάρχει στίς δεξαμενές πετρελαίου θά παραλαμβάνεται καί θά ἀκφορτώνται, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 καί σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί θ' ἀναφέρεται στό Βιβλίο πετρελαίου, δραπες ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο γιά τό όποιον δέν προβλέπεται ή ὑπαρξη διαχωρισμένων δεξαμενῶν έρματος, σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μπορεί ώστόσο νά χαρακτηρισθεί σάν πλοίο διαχωριζομένου έρματος, ύπο τό δρο, δτι σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μήκους 150 μέτρων καί ἄνω, πληρού τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μικρότερου τῶν 150 μέτρων μήκους οι καταστάσεις διαχωριζομένου έρματος ίκανοποιούν τήν 'Αρχη.

## Κανονισμός 14

## Διαχωρισμός πετρελαίου καί ύδατινου έρματος

(1) Πλήρη τής περιπτώσεως πού προβλέπεται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, σέ νέα πλοία 4.000 τόννων δλικής χωρητικότητος καί ἄνω πού δέν είναι πετρελαιοφόρα καί γιά νέα πετρελαιοφόρα 150 τόννων δλικής χωρητικότητος καί ἄνω οι δεξαμενές πετρελαίου δέν θά μεταφέρουν έρμα.

(2) Σέ ἀνώμαλες συνθήκες ή σέ περίπτωση πού η ἀνάγκη μεταφορᾶς μεγάλης ποσότητος καυσίμου πετρελαίου καθιστά ἀναγκαία τήν μεταφορά ἀκαθάρτου έρματος σέ δροιαδήποτε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου, αὐτό τό έρμα θ' ἀποβάλλεται σέ έγκαταστάσεις ύποδοχής η στήν διάλασσα σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 χρησιμοποιώντας τόν έξοπλισμό πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 16(2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί θά γίνει ἀναφορά τοῦ γεγονότος στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(3) "Ολα τάλλα πλοία θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τής Παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δσο είναι ειδέλογο καί πρακτικό.

## Κανονισμός 15

## 'Αποθήκευση τοῦ πετρελαίου στό πλοϊο

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν πάραγράφων (5) καί (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, πετρελαιοφόρα 150 κόρων δλικής χωρητικότητος καί ἄνω, θά είναι έξοπλισμένα μέ έγκαταστάσεις πληρούσας τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ μέ τόν δρο, δτι στήν περίπτωση τῶν ὑπαρχόντων δεξαμενοπλοίων οι ἀπαιτήσεις γιά συστήματα αύξομένων παρακολουθήσεως καί έλεγχου ἀπορρίψεων καί οι διατάξεις δεξαμενῶν ἀκαθάρτων ύπολειμάτων θά ἔφαρμοσθοῦν τρία έτη μετά τήν θέση σέ Ισχύ, τής παρούσης Συμβάσεως.

(2) (a) Επαρκή μέσα θά παρέχονται γιά τόν καυσίμο τοῦ δρού μεταγγιστή τοῦ δρού ποιμένου ἀκαθάρτου έρματος καί τῶν ύπολειμάτων τοῦ καυσίμου δεξαμενής πετρελαίου σέ δεξαμενή καταλοίπων, έγκεκριμένη ἀπό τήν 'Αρχη. Στά ύπαρχοντα δεξαμενόπλοιο κάθε δεξαμενήν φορτίου, μπορεῖ νά θεωρηθεί σάν δεξαμενή καταλοίπων.

Γίνεται μνεία της συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών 'Αποδόσεως γιό, συσκευές διαχωριστήρος πετρελαίου/θάλασσας και μετρητές πειρεκτικότητος πετρελαίου πού υιοθετήθηκαν από τον 'Οργανισμό μέ την 'Απόφαση Α. 233 (VII).

\* Γίνεται μνεία του «δόργον καθαρών θαλασσών για πετρελαιοφόρα» που δημοσιεύθηκε άπο τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (ICS) και την Διεθνή Ναυτιλιακή Αγορά Εταιρειών Πετρελαιοειδών (OCIMF).

περιεκτικότητα σε πετρέλαιο δχι μεγαλύτερη άπό 100 μέρη άνά έκατομμύριο. Για την σχεδίαση αὐτών των συσκευών ή 'Αρχή Ηάλαβε υπ' δψη τίς προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδειχτεί στον 'Οργανισμός'.

(7) Τό σύστημα διυλίσεων του πετρελαίου που άναφέρεται στήν παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θά είναι τόπου εγκεκριμένου άπό την 'Αρχή και θά έχει σχεδιασθή κατά τέτοιο τρόπο, ώστε νά δέχεται τήν άπορριψη άπό την συσκευή διαχωριστήρος και νά παράγει άποβλητα τών διπών ή περιεκτικότης σε πετρέλαιο νά μήν υπερβαίνει τα 15 μέρη άνά έκατομμύριο. Θά έφοδιάζεται, με προειδοποιητική σημειώση που θά ένεργοποιείται διπά αυτό το έπιπεδο δεν μπορεί νά διατηρηθεί.

### Κανονισμός 17

#### Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Κατακαθημάτων)

(1) Κάθε πλοϊού 400 κόρων διλικής χωρητικότητος και ίσων θά έφοδιάζεται με μία δεξαμενή ή δεξαμενές έπαρκοις χωρητικότητος, λαμβανομένου όντα δψη τού τόπου της μηχανής κοιτά την διάρκεια του ταξιδίου γιά νά δέχεται τά κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθημάτων) τά διπά δεν μπορούν νά διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις διαπιστήσεις του παρόντος Προσαρτήματος, όπως είναι αυτά που προκύπτουν άπό τον καθαρισμό και πιστήμου πετρελαίου και λιπαντικών και άπό διαρροές πετρελαίου χώρων μηχανής.

(2) Στά νέα πλοΐα τέτοιες δεξαμενές θά σχεδιάζονται και ίσων θά κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά διευκολύνουν τών καθαρισμού τους και νά έκφορτώνουν τά κατάλοιπα σε έγκαταστάσεις υπόδοχης. Τά ύπαρχοντα πλοία θά συμμορφώνονται μέ αυτή την άπατηση, σύσσον είναι εύλογο και πρακτικό.

### Κανονισμός 18

#### Άντλησικά Διατήματα, Σωληνώσεις και Έγκαταστάσεις Απορρίψεως τών πετρελαιοφόρων

(1) Σέ κάθε πετρελαιοφόρο θά τοποθετείται στο κατάστρωμα και άπό τις δύο πλευρές του πλοίου δχετός έκκενώσεως γιά την σύνδεση με τις έγκαταστάσεις υπόδοχης πρός άπορριψη του άκαθάρτου υδάτινου έρματος ή πετρελαίου πού δέχεται άναμιχθή μέσω.

(2) Σέ κάθε πετρελαιοφόρο οι σωληνώσεις γιά την άπορριψη στήν θάλασσα άποβλήτων πού μπορεί νά έπιπρέπεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 του παρόντος Πραστήματος, θά δισχετώνονται στο άνοικτο κατάστρωμα ή στήν πλευρά του πλοίου έπιπλα άπό την ίσαλο γραμμή στήν κατάσταση πλήρους έρματος. Διαφορετική διάταξη σωληνώσεων πού θά έπιπρέπουν λειτουργία μέ τόν τρόπο πού καθορίζεται στήν παράγραφο (4) (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, μπορούν νά γίνουν άποδεκτές.

(3) Τά νέα πετρελαιοφόρα θά έφοδιάζονται με μέσα γιά την διακόπη τής άπορριψεως τών άποβλήτων στήν θάλασσα άπό μίλα θέση στο άνωτερο κατάστασα ή διανθεν τούτου ίστε νά παρακολουθείται άπικα δ χρησιμοποιούμενος δχετός πού άναφέρεται στήν παράγραφο (1) του παρόντος κανονισμού και τά άποβλητα άπό τις σωληνώσεις πού διανθερούνται στήν παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέσα γιά την διακόπη τής άπορριψεως δέν άπωτείται νά εύρισκονται στήν θέση παρακολουθήσεως έναν κάποια σύστημα έπικοινωνίας, δης πού είναι τό τηλεφωνο ή δ δύσματος ύπάρχει μεταξύ της θέσεως του παρατηρητού και της θέσεως έλεγχου της άπορρίψεως.

(4) "Όλες οι άπορρίψεις θά λαμβάνουν χώρα έπιπλα άπό την ίσαλο γραμμή μέ τις κάτωθι δεξαμενές:

- (α) Διαχωρισμένο έρμα και κάθερό έρμα μπορεί νά άπορριψηθή κάτω άπό την ίσαλο στον ίσαλο ίσαλο ή τερματικούς σταθμούς μακριά άπό την άκτη.
- (β) Σέ ύπαρχοντα πλοία τά όποια, χωρίς μετατροπή, δέν είναι δινατή ή άπορριψη διαχωρισμένου έρματος, έπιπλα άπό την ίσαλο μπορεί νά άπορριψην τό διαχωρισμένο έρμα κάτω άπό την ίσαλο ίστο την προϋπόθεση δη μετά άπό έπιστρηση της δεξαμενής άμεσως πρό της άπορρίψεως διεπιστώθη στις δέν έχει γίνει άναμικη μέ πετρέλαιο.

### Κανονισμός 19

#### Πρότυπος Σύνδεση γιά τούς σωλήνες Απορρίψεως

Γιά νά καταστή δυνατόν οι σωληνής των είδοκλαιων ύποδοχής νά συνδεθούν μέ τις σωληνώσεις άπορρίψεως τον πλοίους άπό τά προερχόμενα τών διπυθμένων του μηχανοστασίου κατάλοιπα και οι διο σωλήνες θα έχουν πρότυπο σύνδεσμον άπορρίψεως αιγιαφωνα μέ τόν άκόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Έξωτερη διάμετρος	215 mm
Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα μέ την έξωτερη διάμετρο του σωλήνων
Διάμετρος μήκους κοχλιών	183 mm
Έγκοπές στό παρέμβυσμα (φλάντζα)	6 δρές διαμέτρου 22mm πού άπειχουν έξι ίσους έπι τον κύκλου κωχλιών ως άνωτέρω χαραγμένες μέχρι της περιφερείας του παρεμβύσματος τό πλάτος της έγκοπής θά είναι 22 mm
Πάχος παρεμβύσματος	20 mm
Κοχλίες και περικόδλια ποσότητες & διάμετροι	6 δρές διαμέτρου 20 mm ή κάθε μία και καταλλήλου μήκους
Τό παρέμβυσμα θά είναι σχεδιασμένο γιά σωλήνης μεγίστης έσωτερης διαμέτρου 125 mm και θά είναι άπο χάλιβα ή άπο ισοδύναμο υλικό μέ πίπερη έπιψαντα. Αυτό τό παρέμβυσμα μέ σαλαμάτρια άπο υλικό άνθεκτικό στό πετρέλαιο θά είναι κατάλληλο γιά πίεση λειτουργίας 6 kg/cm <sup>2</sup>	

### Κανονισμός 20

#### Βιβλίο Πετρελαίου

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων διλικής χωρητικότητος και ίσων θά καθε πλοϊού 400 κόρων διλικής χωρητικότητος και ίσων πού δέν είναι πετρελαιοφόρο θά έφοδιάζεται μέ βιβλίο πετρελαίου, είτε σάν τμήμα του έπιστημου ήμερολογίου είτε κατά άλλο τρόπο, σύμφωνα μέ τό ύπόδειγμα του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Τό βιβλίο πετρελαίου θά συμπληρώνεται κάθε φορά πού λαμβάνει χώρα άποδηποτε άπο τις δάκλουθες λειτουργίες στό πλοϊο έπιπρεάζουσες τήν κατάσταση φορτώσεως τών δεξαμενών.

#### (α) ΉΓΙΑ πετρελαιοφόρα:

- (i) φόρτωση τον φορτίου πετρελαίου.
- (ii) έσωτερη μεταφορά τον φορτίου πετρελαίου κατά τήν διάρκεια τού ταξιδίου.
- (iii) δνοιγμα ή κλείσιμο πρίν και μετά την φόρτωση ή την έκφρτωση τών έπιστομών ή παρομίων έχαρτημάτων πού συνδέουν έσωτερη κδς της δεξαμενής φορτίου.
- (iv) δνοιγμα ή κλείσιμο τών μέσων της έπικοινωνίας μεταξύ τών σωληνώσεων τον φορτίου και τών σωληνώσεων τον θαλασσίου έρματος.
- (v) δνοιγμα ή κλείσιμο τών έπιστομών της πλευράς τον πλοϊού πρίν, κατά τήν διάρκεια ή μετά την φόρτωση ή την έκφρτωση.
- (vi) έκφρτωση τον φορτίου πετρελαίου.
- (vii) έρματισμός τών δεξαμενών φορτίου.
- (viii) καθαρισμός τών δεξαμενών φορτίου.
- (ix) άπορριψη έρματος έκτος άπό τό διαχωρισμένο έρμα.
- (x) άπορριψη τον ίδατος άπό τις δεξαμενές καταλοίπων.
- (xi) διάθεση καταλοίπων.
- (xii) άπορριψη άπό τό πλοϊο στήν θάλασσα τών ίδατων ήδροσυλλεκτών, πού συγκεντρώνονται στό μηχανοστάσιο ένων εύρισκεται οι λιμάνι κατά τήν συνήθη άπορριψη στήν θάλασσα τών ίδατων ήδροσυλλεκτών πού συγκεντρώνονται στό μηχανοστάσιο.

(β) Γιά πλοϊο πού δέν είναι πετρελαιοφόρο:

\* Γίνεται μνεία της συστάσεως τών διεθνών προδιαγραφών ίκανων διατήρησης τών συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ήδατος και τών συσκευών μετρήσιων περιεκτικότητος αέ πετρέλαιο, πού έχουν γίνει άποδηπτές άπό τόν 'Οργανισμό μέ τήν 'Απόφαση Α.233 (VII).





στις δεξαμενές φορτίου, όποκλειομένων καί τών όποιων δήποτε καταλοίπων πετρελαίου, δέν θά ύπολογίζωνται.

(2) Οι άκροι δροι, δσον άφορά τήν εκταση καί τόν χαρακτήρα τής ύποτιθέμενης βλάβης θά έφαρμόζονται:

(a) Η εκταση τής βλάβης στήν πλευρά ή τόν πυθμένα θά καθορίζεται κατά τόν Κανονισμό 22 τού παρόντος Παραρτήματος έκτος έδν ή κατά μήκος εκταση τής βλάβης στόν πυθμένα έντος τών 0.3L άπό τήν πρωραία κάθετο θά είναι ή δύια δρος καί γιά τήν βλάβη στήν πλευρά, δώς προσδιορίζεται στόν κανονισμό 22(1) (a) (i) τού παρόντος Παραρτήματος. Όποιαδήποτε βλάβη μέ μικρότερο άποτέλεσμα σέ μια σοβαρότερη κατάσταση δέν θά λαμβάνεται υπ' δψη.

(b) "Όπου ή βλάβη πού άναφέρεται στά έγκαρσια διαφράγματα θεωρεῖται, δψως προσδιορίζεται στις ύποπαραγράφου (1) (a) καί (b) τού παρόντος Κανονισμού, έγκαρσια ύδατοστεγή διαφράγματα θά τόποθετηθον σέ διάσταση τούλαχτο ήση μέ τήν κατά μήκος εκταση τής ύποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στήν ύποπαραγράφο (a) τής παρούσης παραγράφου, γιά νά θεωρηθεί άποτελεσματική. "Όπου έγκαρσια διαφράγματα είναι τοποθετημένα σ' άποταση μικρότερη, ένα ή περισσότερα δόπο αυτά τά διαφράγματα μέσα στά δρια τής βλάβης θά θεωρούνται διτέ δέν υπάρχουν μέ σκοπό τόν καθορισμό τών κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

(y) "Όπου θεωρεῖται διτέ δέν υπάρχει βλάβη μεταξύ τών διάδοχικων έγκαρσιων ύδατοστεγήν διαφραγμάτων, δτος προσδιορίζεται στήν ύποπαραγράφο (1) (y) τού παρόντος Κανονισμού, δέν ήδη θεωρηθούν κατεστραμένα έγκαρσια κύρια διαφράγματα ή έγκαρσια διαφράγματα, πού περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ή δεξαμενές διποθμένων έκτος ήση:

(i) Τό διάστημα τών διάδοχικων διαφραγμάτων είναι μικρότερο άπό τήν κατά μήκος εκταση τής ύποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στήν ύποπαραγράφο (a) τής παρούσης παραγράφου ή  
 (ii) ύπάρχει βαθμίδα ή κοιλωμα στήν έγκαρσια φρακτή μέγαλύτερο άπό 3.05 μέτρα μήκους, πού εύρισκεται έντος τής εκτάσεως τής ύποτιθέμενης βλάβης. Ή βαθμίδα, πού σχηματίζεται άπό τό διάφραγμα και άπό την όροφη τής πρωμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως δέν θά θεωρεῖται βαθμίδα γιά τήν έφαρμογή τού παρόντος Κανονισμού.

(8) "Έναν σωλήνες άγωνοι ή στήραγγες, είναι τοποθετημένες έντος τής εκτάσεως τής ύποτιθέμενης βλάβης, θά ύπάρχουν διατάξεις μέ τίς δροίς δέν θά είναι δινατή η προδευτική κατάληση τών συνορεύντων διαμερισμάτων, έκτος ήκείνων πού ύποτιθέται, διτέ θά κατακλυσθούν γιά κάθε περιπτωση βλάβης.

(3) Τά πετρελαιοφόρα θά θεωρούνται, διτέ άνταποκρίνονται μέ τά κριτήρια τής είναι τάκτης έναντι βλάβης, έναν συμμορφώνονται μέ τίς ακόλουθες άπαιτησεις:

(a) Ή τελική ίσαλος γραμμή, ύπολογιζομένης τής κλίσεως και διαγωγής, θά είναι κάτω άπό τό χαμηλότερο άκρο όποιουδήποτε άνοιγματος, διά μέσου τού δροίου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατακλυσις. Τέτοια άνοιγματα θεωρούνται έξαριστικά και άνοιγματα, πού κλίνουν μέ στεγανές θύρες ή καλύμματα κυτών στεγανά στίς καριέκες συνθήκες. Τέτοια άνοιγματα δέν θεωρούνται αυτά πού κλείνουν μέ στεγανά καλύμματα ήνθωρωπούριδων και άνοιγματα χωρίς χελός, μικρά στεγανά καλύμματα, άνοιγμάτων δεξαμενών φορτίου πού διατηρούν καλά τήν άκρειαστη τού καταστρώματος, τηλεχειρίζομενες στεγανές συρόμενες πόρτες και παραφωτίδες μονίμως κλείστού τύπου.

(b) Στήν τελική κατάσταση κατακλυσεως, ή πλευρική κλίσις λόγω άσυμμετρίας τής κατακλυσεως δέν θά ύπερβαίνει τίς 25 μοιρές μέ τόν δρον διτέ ή γωνία μπορεί νά αυξηθεί στίς 30 μοιρές, έναν δέν λαμβάνει χώρα βύθισις τού δικρού τού καταστρώματος.

(γ) Ή εύνταθεια στό τελικό στάδιο τής κατακλυσεως θά διερευνηθεί και μπορεί νά θεωρηθεί ίκανοποιητική, ένα ή καμπύλη μοχλού έπαναφοράς έχει τούλαχτο περιθώριο 20 μοιρών πέρα άπό τήν θέση ισορροπίας, έν συνδυασμό μέ μέγιστο άπομένου μοχλό έπαναφοράς τούλαχτο 0.1 μέτρα. Ή Αρχή θά λαβεί υπ' δψη τής ύποτιθέμενη κίνδυνο πού παρουσιάζεται άπό τό προστατευόμενα ήμή προστατευόμενα άνοιγματα πού δύνατόν νά βυθισθούν προσωρινά μέσα στά δρια τής άπομενούσης είναι τάκτης.

(δ) Ή Αρχή θά πρέπει νά ίκανοποιείται στό διτέ ή εύνταθεια είναι άρκετή κατά τήν διάρκεια τού ένδιαμέσου σταδίου κατακλυσεως.

(4) Οι άπαιτησεις τής παραγράφου (1) τού παρόντος Κανονισμού θά έπιβεβαιωθούν μέ ύπολογισμούς πού θά λάβουν υπ' δψη τά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά τού πλοίου, τίς διατάξεις, τήν διαμόρφωση και τό περιεχόμενο τών βλαβέντων διαμερισμάτων, τήν κατατομή, τήν ειδικό βάρος και τήν έπιδραση έλευθέρων έπιφανειών ύγρων. Οι ύπολογισμοί θά βασισθούν έπι τόν κατώτερων:

(a) Θά ύπολογισθεί κάθε άδειά ή μερικώς πληρωμένη δεξαμενή, τό ειδικό βάρος τών φορτίων, πού περιέχονται καθώς και πιθανή έκροή ύγρων άπό βλαβέντα διαμερίσματα.

(β) Τό ποσοστόν κατακλύσεως ύπολογίζεται ώς έξης:

Χάροι	Ποσοστόν κατακλύσεως
Άποθηκες	0.60
Χώρος ένδιαιτήσεως	0.95
Χάροι μηχανημάτων	0.85
Κενοί χάροι	0.95
Χάροι προοριζόμενοι γιά καταναλώσιμα ύγρα	0 ή 0.95*
Χάροι προοριζόμενοι γιά άλλου είδους ύγρα	0 ή 0.95**

\* Οι τιδήποτε έχει σάν άποτέλεσμα πιο αύστηρες άπαιτησεις.

\*\* Τό ποσοστό τής κατακλύσεως μερικώς πληρωμένων διαμερισμάτων θά άποτελείται άπό τόν ποσόν ύγρου πού μεταφέρεται.

(γ) Η αντωση διοιασθήποτε ύπερκατασκευής κατ' εύθειαν δνωθείν τής πλευράς πού υπέστη βλάβην θά πρέπει νά παρβλεφθεί. Τά μέρη τής ύπερκατασκευής πού δέν έχουν κατακλυσθεί πέρα άπό τήν εκταση τής βλάβης, μπορούν νά ληφθούν υπ' δψη άπό τόν δρον διτέ είναι χωρισμένα άπό τά βλαβέντα μέρη με αύτοστεγες φρακτές και διτέ δικτύα μέρη συμμορφώνονται μέ τίς άπαιτησεις τής ύποπαραγράφου (3) (a) τού παρόντος Κανονισμού. Γιγγάλιμωτές ύδατοστεγείς φρακτές στίς ύπερκατασκευές.

(δ) Η επίδραση τής έλευθερης έπιφανειας θά ύπολογίζεται σέ γωνία πλευρικής κλίσεως 5 μοιρών γιά κάθε έχειχωριστό διαμέρισμα. Ή Αρχή μπορεί νά απαιτησει ή νά επιτρέψει οι διορθώσεις στήν έλευθερη έπιφανεια νά ύπολογισθούν μέ μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη άπό 5 μοιρές γιά τίς μερικώς πληρωμένες δεξαμενές.

(ε) Γιά τόν ύπολογισμό τής επιδράσεως τής έλευθερης έπιφανειας γιά αναλώσιμα ύγρα θά ύποτιθετεί δπως γιά κάθε έχειχωριστό διαμέρισμα ένα ζευγάρι ή μά μοναδική κεντρική δεξαμενή έχει είλευθερη έπιφανεια και ή δεξαμενή ή δ συνδυασμός τών δεξαμενών πού θά ληφθούν υπ' δψη στόν ύπολογισμό θά είναι αυτές πού ή επίδραση τής έλευθερης έπιφανεια είναι πιο μεγάλη.

(5) Ο πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου κατέ δρμόδιο πρόσωπο ένός πετρελαιοφόρου, πού δέν κινείται μέ δικά τού μεσά γιά τό δροίο αύτό τό Παράρτημα έφαρμόζεται θά πρέπει νά προμηθευθεί άπό ένα έγκειρωμένο τύπο:

(a) πληροφορών σχετικών μέ τήν φόρτωση και τήν διανομή φορτίου, πού είναι άπαρατήτης γιά νά έξασφαλίσουν τήν συμμόρφωση μέ τίς διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού.

(b) στοιχείων μέ τά δροία άποδεικνύεται ή ίκανότα τού πλοίου νά συμμορφωθεί μέ τά κριτήρια τής εύσταθειας έναντι βλάβης, δψως προσδιορίζεται άπό τόν παρόντα Κανονισμό, συμπελαμβανούμενης και τής έπιδρασης τών άπαλαγδών, πού μπορεί νά έφαρμοσθούν σύμφωνα μέ τήν ύποπαραγράφου (1) (y) τού παρόντος Κανονισμού.

#### Προσάρτημα I

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΙΟΣΩΝ\*

##### Ασφαλτούχα διαλύματα

##### Αποθήκευτα άπό άναμειξεις

##### Πισσώδη έπιστρωματα δροφών

##### Υπόλειμμα εύθειας ροής

##### Πετρέλαια

##### Έξευγενισμένα

##### Ακατέργαστα

##### Μίγματα πού περιέχουν άκατέργαστο (όρυκτό) πετρέλαιο

##### DIESEL OIL

##### FUEL OIL No 4 (Μαζούτ - καύσιμο No. 4)

##### » No 5

##### » No 6

##### Υπόλειμμα μή άποστάξιμο Μαζούτ

##### Έλαιο δόσης

##### Άρωματικά έλαια (μή περιλαμβανομένων τών φυτικών έλαιων)

##### Λιπαντέλαια κατά άποθεμα άναμειξεων

##### Όρυκτελαιο

##### Έλαιο μηχανής

##### » διαβρώσεως

##### » περιστροφής

##### » στροβιλών

##### Αποστάγματα

##### Εύθειας άποστάξεως

##### Αποθήκευτα ένδρεώς έμπλουτισμού

##### GAS OIL

##### Έκ πυρολύσεως

##### Αποθήκευτα άναμειξ. Βενζίνης

##### Αλκύλια - Καύσιμο

##### Επανεξεργασθέντα

##### Πολυμερή - Καύσιμο

##### Βενζίνες

##### Βενζίνη φυσική

##### Βενζίνη αντοκινήτων

##### Βενζίνη άεροπορίας

##### Εύθειας άποστάξεως

##### Καύσιμο No 1 (κηροζίνη)

##### Καύσιμο No. I-D

##### Καύσιμο No. 2

##### Καύσιμο No. 2-D

##### Καύσιμο δέριθρουσμένων

##### JP-1 (Κηροζίνη)

##### JP-3

##### JP-4

##### JP-5 (κηροζίνη, βαριά)

##### Καύσιμο τουρμπινών

##### Κηροζίνη

##### Όρυκτο οινόπνευμα

##### Νάφθα

##### Διαλυτικό

##### Απόσταγμα έλαίου πετρέλαιο

## Προσάρτημα ΙΙ

## Τύπος Πιστοποιητικού

## ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1973)

Έξεδόθη σύμφωνα μέ τους διοικούς της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από πλοία, (1973), ύπό την έξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(πλήρης προστιορισμός της χώρας)

ύπο

(πλήρης προσδιορισμός του άρμοδιου προσώπου ή του 'Οργανισμού) του έξουσιοδότημένου, σύμφωνα μέ τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από τα πλοία, (1973)

Όνομα Πλοίου	Διεθνές διακριτικό Σήμα	Λιμήν νησολογήσεως	Όλικη χωρητικότης

Τύπος του πλοίου:

Πετρελαιοφόρο συμπεριλαμβανομένου και του πλοίου πολλαπλοῦ φορτίου\*  
Πλοίο μεταφορᾶς άσφαλτου\*

Πλοίο πού δεν είναι πετρελαιοφόρο, μέ δεξαμενές φορτίου, πού ίμπιπτει στις διατάξεις του Κανονισμού 2 (2) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως\*  
Πλοίο διαφορετικό από τα άνωτέρω\*

Νέον ή άνωτέρω πλοίον\*

'Ημερομηνία κατασκευής η συμβολαίου εύρειας μετασκευής .....  
'Ημερομηνία πού η τρόπος του έποπθετήθη η το πλοίο εύρισκετο σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής η ήμερομηνία πού άρχισε η εύρειμι μετασκευή. ....  
'Ημερομηνία παραδόσεως η ήποπτερατώσεως της εύρειας μετασκευής .....

## ΜΕΡΟΣ Α: ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το πλοίο είναι έφυδιασμένο μέ:

για πλοϊα 400 κόρων δλικής χωρητικότητος και άνω:

- (α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ϋδατος\* (ικανή νά παράγει έκροιη πού νά μήν υπερβαίνει τα 100 μέρη άνα έκατομμύριο σε πετρέλαιο) ή
- (β) σύστημα διιδίσεως, συγκρατήσεως πετρελαίου\* (ικανού νά παράγει έκροιη πού νά μήν υπερβαίνει τα 100 μέρη άνα έκατομμύριο σε πετρέλαιο)

για πλοϊα 10.000 κόρων δλικής χωρητικότητος και άνω:

- (γ) σύστημα αυτομάτου παρακολουθήσεως και έλεγχου της άπορριψεως του πετρελαίου\* (επιπροσθέτως πρός το (α) ή (β)) άνωτέρω ή
- (δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ϋδατος και σύστημα διιδίσεως σιγκρατήσεως πετρελαίου\* (ικανό νά παράγει έκροιη πετρελαίου πού νά μήν υπερβαίνει τα 15 μέρη άνα έκατομμύριο) άντι των (α) ή (β) άνωτέρω.

Λεπτομέρειες των άπαιτήσεων μέ τις όποιες παραχωρούνται έξαιρεσίς σύμφωνα μέ τον Κανονισμό 2 (2) και 2 (4) (α) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως:

Παρατηρήσεις:

## ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ 1 2

γ'. Νεκρό βάρος ..... μετρικοί τόννοι. Μήκος πλοίου ..... μέτρα

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο:

(α) άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα και νά συμμορφώνεται<sup>3</sup>

(β) δέν άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα

(γ) δέν άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα, άλλα νά συμμορφώνεται<sup>3</sup> μέ τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

'Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωριζομένου έρματος είναι ..... κυβικά μέτρα και άντιστοιχεί με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως. Τό διαχωριζόμενο έρμα είναι διανεμημένο ώς έξης:

Δεξαμενή	Ποσότης	Δεξαμενή	Ποσότης

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Τόν παρόν πλοίο έχει έπιθεωρηθεί σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Συμβάσεως γιά την 'Αποφυγή Ρυπάνσεως άπο πλοία 1973, άναφορικά μέ τήν άποφυγή της ρυπάνσεως άπο πετρέλαιο' και

'Η έπιθεώρηση δείχνει, ότι η κατασκευή, ο έξοπλισμός, τά έξαρτήματα, οι διατάξεις και τά άλικά τού πλοίου και η κατάσταση σ' αύτού είναι ίκανοποιητικά άπο κάθε άποψη και ότι το πλοίο συμμορφώνεται μέ τις έφαρμοστές διατάξεις του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

Τό παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι :

ύποκειμένο σε ένδιάμεση έπιθεώρηση ή έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα.

'Έξεδόθη εις ..... (τόπος έκδισεως του Πιστοποιητικού)

..... 19.....

(Υπογραφή ή ήμροδίως έξουσ/μένου δργάνου τό δόποιο έξεδοσεν τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της έκδοσης 'Αρχης)

'Οπισθογράφηση γιά τά άνωτέρωντα πλοϊα<sup>4</sup>

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο έχει έξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπου, ώστε νά άναποκρίνεται μέ τις άπαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως γιά την άποφυγή της Ρυπάνσεως άπο πλοία, 1973, δσον άφορα τά άνωτέρωντα πλοϊα, τρία έτη άπο της ήμερομηνίας της ένάρξεως της ίσχυος της Συμβάσεως.

'Υπογραφή .....  
(ύπογραφή ή ήμροδίως έξουσιοδοτημένου δργάνου)

Τόπος στόν δόποιο έγινε ή έπισθογράφησις .....

'Ημέρομηνια έπισθογραφήσεως .....

(Σφραγίδα της 'Αρχης)

\* Διαγράφεται ότι δέν έχει έφαρμογή.

1. Αύτό τό μέρος θά έπρεπε νά συμπληρώνεται γιά τά πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων και τών πλοίων μεταφορᾶς άσφαλτου & μέ έκεινες τίς έγγραφές, πού είναι έφαρμοστέες στο πλοία άλλα έποι τα πετρελαιοφόρα, πού είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται γιά νά μετεφέρουν πετρέλαιο χνδηντούνικης χωρητικότητος 200 κυβικών μέτρων και άνω.

2. Αύτή η σελίδα δέν χρειάζεται νά άνατυπωθεί επί πιστοποιητικού έκδοθέντος γιά οιοδήποτε πλοίο ίλλο ήποτε έκπινα πού άναφέρονται στήν ύποσημείωση.

3. Διαγράφεται ότι δέν έχει έφαρμογή.

4. Η παρούσα έγγραφή δέν χρειάζεται νά έπαναληφθεί στέ Πιστοποιητικό άλλο ήποτε πρώτο Πιστοποιητικό, πού παρεχωρήθη στό πλοίο.

## 'Ενδιάμεση έπιθεώρηση

Πιστόποιεται ότι στήν ένδιάμεση έπιθεώρηση πού άπαιτεται από τὸν Κανονισμὸν 4 (1) (γ) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως, τὸ παρόν πλοίο καὶ ἡ κατάσταση αὐτοῦ βρέθηκε ὅτι ἀναποκρίνονται πρός τις σχετικές διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

'Υπογραφή .....  
('Υπογραφὴ ἀρμοδίως ἔξουσιοθημένου δργάνου)

Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

'Υπογραφή .....  
('Υπογραφὴ ἀρμοδίως ἔξουσιοθημένου δργάνου)

Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

Σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 8 (2) καὶ (4) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως ἡ ἴσχυς τοῦ Πιστοποιητικοῦ παρατείνεται μέχρι

'Υπογραφὴ .....  
('Υπογραφὴ ἀρμοδίως ἔξουσιοθημένου δργάνου)

Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΑΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

## ΒΙΒΑΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

## 1 - ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

'Όνομα πλοίου .....

'Ολική ίκανότης τοῦ πλοίου για μεταφορά φορτίου σέ κυβικά μέτρα .....

Ταξείδι ἀπό .....(ήμερομηνία) μέχρι .....(ήμερομηνία)

(α) Φόρτωσις φορτίου πετρελαίου

1. 'Ημερομηνία καὶ τόπος φορτώσεως.			
2. Τύποι τοῦ φορτωθέντος πετρελαίου			
3. Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως πληρωθεισῶν δεξαμενῶν			
4. Κλείσιμο τῶν ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν ἐπιστομίων ποὺ ἀπομονώνουν τὶς γραμμές μέ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως <sup>2</sup>			

'Ο υπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως μέ τὰ ἀνωτέρω δλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τὰ ἐπιστόμια ἀπορρίψεων οἱ συνδέσεις καὶ οἱ σιδηροδενδρεῖς τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνῶσεων ἔχουν ἀσφαλισθεῖ μὲ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Αρμόδιος ἀξιωματικός .....

Πλοίαρχος .....

(β) 'Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τὴν διάρκεια τοῦ ταξειδίου.

5. 'Ημερομηνία ἐσωτερικῆς μεταφορᾶς		
6. Χαρακτηριστικά τῆς δεξα- (i) ἀπό μενῆς ἢ δεξαμενῶν (ii) εἰς		
7. 'Η δεξαμενὴ ἢ οἱ δεξαμενές τοῦ (6) (i) ἀνωτέρω ἔξεκκενθησαν,		

'Ο υπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τὰ ἀνωτέρω δλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τὰ ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τὸ πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνῶσεων καὶ οἱ σιδηροδενδρεῖς ἀσφαλισθηκαν μὲ τὴν συμπήρωση τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Αρμόδιος ἀξιωματικός .....

Πλοίαρχος .....

(γ) 'Εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου

8. 'Ημερομηνία καὶ τόπος ἐκφορτώσεως		
9. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν ποὺ ἔξεφορτώθησαν		
10. 'Η δεξαμενὴ ἢ δεξαμενές ἔξεκκενθησαν		
11. "Ανοιγμα τῶν ἀπαιτούμενων ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν ἀπαιτούμενων ἐπιστομίων ἀπομονώσεως τῆς γραμμῆς πρός τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου <sup>2</sup>		
12. Κλείσιμο τῶν ἀπαιτούμενων ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν ἀπαιτούμενων ἐπιστομίων ἀπομονώσεως τῆς γραμμῆς μὲ τὴν συμπήρωση τῆς ἐκφορτώσεως <sup>2</sup>		

'Ο υπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τὰ ἀνωτέρω δλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τὰ ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τὸ πλοῖο οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνῶσεων καὶ οἱ σιδηροδενδρεῖς ἀσφαλισθηκαν μὲ τὴν συμπήρωση τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Ο Αρμόδιος ἀξιωματικός .....

Ο Πλοίαρχος .....

(δ) 'Ερματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου

13. Χαρακτηριστικά τῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν ποὺ ἔρματισθηκαν		
14. 'Ημερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ἔναρξη τοῦ ἔρματισμοῦ		
15. 'Εάν τὰ ἐπιστόμια ποὺ συνδέονται τὶς γραμμές φορτίου καὶ τὶς γραμμές διαχωρισμένου ἔρματος ἔχρησιμοποιήθηκαν, ἀναφέρατε ὥρα, ήμερομηνία καὶ στίγμα τοῦ πλοίου, δταν τὰ ἐπιστόμια (α) ἀνοιχθησαν (β) ἐκλείσθησαν		

1. Αὐτό τὸ μέρος θά συμπληρωθεῖ γιά πετρελαιοφόρα περιλαμβανομένων καὶ τῶν πλοίων συνδεσμένων φορτίων καὶ τῶν μεταφερόντων δσφαλισθεῖσα ποὺ διαγράφεται, ποὺ διατίθεται θά συμπληρωθεῖν γιά τὰ πλοία ποὺ δέν είναι πετρελαιοφόρα, τὰ δποία είναι κατασκευασμένα καὶ χρησιμοποιούνται γιά τὰ μεταφέρουν πετρέλαιο χδην τὸν συνολικῆς χωρητικότητος 200 κυβ. κόν μέτρων καὶ ἄνω. Αὐτό τὸ Μέρος δέν πρέπει νά γράφεται ἐκ νέου σὲ Βιβλίο Πετρελαίου ποὺ ἐκδίδεται γιά όποιοδήποτε δλλο πλοίο ἀπό έκεινο ποὺ ἀναφέρεται ἀνωτέρω.
2. 'Απαιτούμενα ἐπιστόμια καὶ παρεγκεφρή δεξαρτήματα είναι δκείνα ποὺ ἀναφέρονται στοὺς Κανονισμοὺς 20 (2) (α), 23 καὶ 24 τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως.
3. Μέ εύκαμπτοις σωληνῆς μετρηταὶ καθαρισμοῦ η καὶ μέ χημικά καθαρισμοῦ. "Οπου ὁ καθαρισμὸς δέγινε μέ χημικά πρέπει νά ἀναφερθῇ τὸ εἶδος καὶ ή ποσότητα ποὺ χρησιμοποιήθηκε.

## ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ)

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι έπιπροσθέτως πρός τα άνωτέρω, δλα τά έπιστομα της θαλάσσης, τά έπιστομα άπορρίψεως άπό τό πλοϊο, οι συνδέσεις τών δεξαμενών φορτίου και τών σωληνώσεων και οι ένδοσυνδέσεις δσφαλίσθησαν μέ τό πέρας τοδ έμπατισμού.

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(ε) Καθαρισμός τών δεξαμενών φορτίου

16. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή τών δεξαμενών πού καθαρίσθηκαν		
17. Ημερομηνία και διάρκεια τοῦ καθαρισμοῦ		
18. Μέθοδοι τοῦ καθαρισμοῦ		

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(στ) Απόρριψη τοῦ άκαθάρτου έρματος

19. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή τών δεξαμενῶν		
20. Ημερομηνία και στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως στήν θάλασσα		
21. Ημερομηνία και στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τό τέλος τής άπορρίψεως στήν θάλασσα		
22. Η ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίουν κατά τήν διάρκεια τής άπορρίψεως		
23. Ποσότης πού άπορρίφθηκε στήν θάλασσα		
24. Ποσότης τοῦ άκαθάρτου έρματος πού μεταφέρθηκε στήν (στίς) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (νά προσδιορισθούν τά χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή τών δεξαμενών καταλοίπων)		
25. Ημερομηνία και λιμήν παραδόσεως στίς εύκολιες ύποδοχής καταλοίπων (εάν ίπάρχουν)		
26. Έλαβε χώρα άπόρριψις μέρους τής ποσότητος κατά τήν διάρκεια τής νυκτός & εις καταφατική περίπτωση έπι πόσο χρονικό διάστημα.		
27. Εγένετο κανονικός έλεγχος τής έκροης & τής έπιφάνειας τοῦ έρματος στήν περιοχή τής άπορρίψεως;		
28. Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν έπιφάνεια τοῦ έρματος στήν περιοχή τής άπορρίψεως;		

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(ζ) Απόρριψη τών έρματων άπό τίς δεξαμενές καταλοίπων

29. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή (νών) καταλοίπων		
30. Χρόνος κατακαθίσεως άπό τήν τελευταία είσοδο τών καταλοίπων ή		
31. Χρόνος κατακαθίσεως άπό τήν τελευταία άπόρριψη		
32. Ημερομηνία, χρόνος και στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως.		
33. Βυθομέτρηση τοῦ συνολικού περιέχομένου κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως		

34. Βυθομέτρηση τής διαχωριστικής έπιφάνειας πετρέλαιον/ύδατος κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως		
35. Ποσότητα χύδην πού άπορριφθηκε και ρυθμός άπορρίψεως		
36. Τελική ποσότης πού άπορριφθηκε και ρυθμός τής άπορρίψεως.		
37. Ημερομηνία, χρόνος και στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τό πέρας τής άπορρίψεως		
38. Ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίουν κατά τήν διάρκεια τής άπορρίψεως		
39. Βυθομέτρηση τής διαχωριστικής έπιφάνειας πετρέλαιον/ύδατος κατά τό πέρας τής άπορρίψεως		
40. Έλαβε χώρα άπόρριψις μέρους τής ποσότητας κατά τήν διάρκεια τής νυκτός & σέ καταφατική περίπτωση έπι πόσο χρονικό διάστημα.		
41. Εγένετο κανονικός έλεγχος τής έκροης και τής έπιφάνειας τοῦ έρματος στήν περιοχή τής άπορρίψεως.		
42. Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν έρματος στήν περιοχή τής άπορρίψεως		

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(η) Διάθεση καταλοίπων

43. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή τών δεξαμενῶν		
44. Διατεθείσα ποσότης άπό κάθε δεξαμενή		
45. Μέθοδος διαθέσεως καταλοίπων α) σε εύκολιες ύποδοχής β) άνωμένη μέ το φορτίο γ) μεταφορά σε δλλη δεξαμενή(νές) (χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(νέων)) δ) "Άλλη μέθοδο (άναφέρεται ποία)		
46. Ημερομηνία και λιμήν διαθέσεως τών καταλοίπων		

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(θ) Απόρριψη καθαρού έρματος άπό τίς δεξαμενές φορτίου

47. Ημερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως τοῦ καθαρού έρματος		
48. Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής ή τών δεξαμενῶν πού ζεφορτώθηκαν		
49. Ήτο (ήσαν) ή δεξαμενή(νές) κενές κατά τήν πλήρωση		
50. Στίγμα τοῦ πλοίουν κατά τήν συμπλήρωση, έάν είναι δλλο άπό τό άνωφερόμενο στό 47 άνωτέρω.		
51. Έλαβε χώρα άπόρριψις μέρους τής ποσότητος κατά τήν διάρκεια τής νυκτός και σέ καταφατική περίπτωση έπι πόσο χρονικό διάστημα.		
52. Εγένετο κανονικός έλεγχος τής έκροης και τής έπιφάνειας τοῦ έρματος στήν περιοχή άπορρίψεως;		
53. Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν έρματος στήν περιοχή τής άπορρίψεως		

Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοιάρχος .....

(ι) Απόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό δύο συσσωρεύθηκε στούς χώρους του μηχανοστασίου δταν τό πλοϊο εύρισκετο έντος λιμένος

54. Λιμήν			
55. Διάρκεια παραμονής			
56. Διατεθείσα ποσότης			
57. Ημερομηνία και τόπος διαθέσεως			
58. Μέθοδος τής διαθέσεως (άναφέρατε έάν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρ)			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(κ) Τυχαίες ή άλλες έξαιρετικές περιπτώσεις άπορρίψεως πετρελαίου.

59. Ημερομηνία και ώρα συμβάντος			
60. Τόπος ή στίγμα τού πλοίου τήν ώρα τού συμβάντος			
61. Κατά προσέγγιση ποσότητα και τύπος πετρελαίου			
62. Περιστάσεις άπορρίψεως ή διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις.			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(λ) Έχει τεθεὶ ̄εκτός λειτουργίας τό σύστημα αύτόματης παρακολουθήσεως και έλέγχου κατά τήν διάρκεια άπορρίψεως άπό τό πλοϊο στήν θάλασσα; έάν ναι, άναφερατε τήν ώρα και τήν ημερομηνία τής βλάβης και τήν ώρα και τήν ημερομηνία τής έπαναλειτουργίας και έπιβεβαιώσατε δτι τόδιο έγένετο άπό βλάβη τής συσκευής και άναφέροντας τούς λόγους, έάν είναι γνωστοί .....

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(μ) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις .....

2. Έάν, έκαθαρίσθησαν άφοτου τοποθετήθηκε τελευταία πετρέλαιο άλλως γράφεται ποιός τύπος πετρελαίου μεταφέρθηκε τελευταία.			
3. Ημερομηνία και στίγμα τού πλοίουν κατά τήν έναρξη τού καθαρισμού			
4. Ημερομηνία και στίγμα τού πλοίουν κατά τήν έναρξη τού έρματισμού			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(β) Απόρριψη άκαθάρτου έρματος ή υδατος καθαρισμού άπό δεξαμενές πού άναφέρονται στόν τομέα (α)

5. Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως τής δεξαμενής ή τών δεξαμενών			
6. Ημερομηνία & στίγμα τού πλοίουν κατά τήν έναρξη τής άπορρίψεως			
7. Ημερομηνία και στίγμα τού πλοίουν κατά τό πέρας τής άπορρίψεως			
8. Ταχύτης ή ταχύτητες τού πλοίουν κατά τήν διάρκεια τής άπορρίψεως			
9. Μέθοδος άπορρίψεως (άναφέρατε, έάν σε εύκολιες υποδοχής καταλοίπων ή μέσω συσκευής διαχωριστήρος)			
10. Ποσότητα πού άπορρίφθηκε			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(γ) Διάθεση καταλοίπων

11. Ποσότης καταλοίπων πού συγκράτηθηκαν στό πλοϊο			
12. Μέθοδος διαθέσεως τών καταλοίπων α) σε εύκολιες υποδοχής β) άνευχθησαν μέ τήν έπομενη πετρέλευση γ) μεταφέρθησαν σε άλλη δεξαμενή δ) άλλη μέθοδος (άναφέρατε ποιά)			
13. Ημερομηνία και λιμήν τής διαθέσεως τών καταλοίπων			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

(δ) Απόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό δύο συσσωρεύθηκε στούς χώρους του μηχανοστασίου έννθ τό πλοϊο εύρισκετο έν 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) Σέ έγκαταστάσεις ύποδοχής			

Ημερομηνία έγγραφής ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....  
Ο Πλοίαρχος .....

Σέ πετρελαιοφόρα μικρότερα τών 150 κόρων δλικής χωρητικότητος, πού λειτουργούν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 15 (4) τού Παραρτήματος I τής παρόύσης Συμβάσεως, δέον νά χρησιμοποιείται κατάλληλο βιβλίο Πετρελαίου ύποδειγματόμενο άπό τήν 'Αρχη'.

Σέ πλοϊα πού μεταφέρουν δσφαλτο, μπορεῖ νά χρησιμοποιείται ξεχωριστό Βιβλίο Πετρελαίου ύποδειγματόμενο άπό τήν 'Αρχη', ή δοπία μπορεῖ νά λάβει δτ' δψιν πρός τούτο τούς τομέας (α), (β), (γ), (ε), (η), (ι), (κ) και (μ) τού παρόντος ύποδειγματος τού Βιβλίου Πετρελαίου.

## II - ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου .....

Λειτουργίες άπό ..... (ημερομηνία), μέχρι ... (ημερομηνία) .....

(α) Ερματισμός ή καθαρισμός δεξαμενών καυσίμων

1. Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως τής δεξαμενής(νών) πού έρματισθηκαν			
--	--	--	--

4. Έάν ή άντλια έκκινα αύτομάτως και άπορρίπτει πάντοτε διά μέσου διαχωριστήρος θά είναι άρκετό νά έγγραφεται καθημερινώς «αύτόματη άπορριψη άπό τούς ύδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος»

5. Όταν ή άντλια λειτουργεί αύτομάτως και άπορρίπτει πάντοτε μέσω διαχωριστήρος, θά είναι άρκετό νά άναγράφεται καθημερινώς «Άυτόματη άπορριψη άπό τούς ύδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος».

# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ)

(ε) Τυχαίες ή δλλες έξαιρετικές περιπτώσεις άπορρίψεως πετρελαίου

19. Ημερομηνία και χρόνος συμβάντος		
20. Τόπος ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα τού συμβάντος		
21. Κατά προσέγγιση πόσοτης και τύπου πετρελαίου		
22. Περιστάσεις άπορρίψεως ή διαφυγής αιτίες αυτών και γενικές παρατηρήσεις		

• Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....

• Ο Πλοίαρχος .....

(στ) "Έχει τεθεί έκτος λειτουργίας τό σύστημα αντόσητης παρακολούθησης και διέλεγχου κατά την διάρκεια άπορρίψεως άπό τό πλοίο στην θάλασσα. Εάν ναι, άναφέρατε την ώρα και την ημερομηνία της βλάβης και την ώρα και την ημερομηνία έπαναλειτουργίας και έπιβεβαιώσατε ότι αυτό έγινε άπό βλάβη της συσκευής και άναφέροντας τους λόγους, έάν είναι γνωστοί .....

• Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....

• Ο Πλοίαρχος .....

(ζ) Νέα πλοία 4.000 κόρων δλικής χωρητικότητος και συνολικής μάκαθρας 600 τόνων έρμα έχει μεταφερθεί σε δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου; ΝΑΙ/ΟΧΙ. Εάν ναι άναφέρατε ποιες δεξαμενές έρματισθηκαν έτσι και τήν μέθοδο της άπορρίψεως του άκαθάρτου έρματος .....

• Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....

• Ο Πλοίαρχος .....

(η) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις .....

• Ημερομηνία έγγραφης ..... Ο άρμόδιος άξιωματικός .....

• Ο Πλοίαργος .....

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΥΓΡΕΣ ΤΟΞΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

#### Κανονισμός 1

Όρισμα

Κατά τήν έφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

(7) «Ειδική περιοχή» είναι η θαλάσσια περιοχή στην οποία διά άνεγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σέ σχέση με την ωκεανογραφική και οικολογική κατάστασή της και την ιδιόμορφη κυκλοφοριακή της κίνηση άπαιτεται η υιοθέτηση έπιτακτικών μεθόδων για την άποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης μπό τίς έπιβλαβείς ύγρες οιδιές.

Ειδικές περιοχές θά είναι:

(α) Η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας και

(β) Η περιοχή του Εύξεινου Πόντου

(8) «Περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας» είναι η καθοριζομένη στόν Κανονισμό 11 (1) (β) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

(9) «Περιοχή του Εύξεινου Πόντου» είναι η καθοριζομένη στόν κανονισμό 10 (1) (γ) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

#### Κανονισμός 2

Έφαρμογή

(1) Έκτος έάν δλλως ρητώς προβλέπεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θά έφαρμόζονται σέ σλλα τά πλοία πού μεταφέρουν έπιβλαβείς ύγρες ούσιες χύδην.

(2) Όταν ένα φορτίο πού υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σέ χώρο φορτίου δεξαμενοπλοίου χημικών, θά έφαρμόζονται έπισης οι οικείες άπαιτήσεις του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

(3) Ο Κανονισμός 13 του παρόντος Παραρτήματος θά έφαρμόζεται μόνο σέ πλοία πού μεταφέρουν ούσιες, πού είναι ταξινομημένες για τούς σκοπούς του έλεγχου της άπορρίψεως στην Κατηγορία A, B, ή Γ.

#### Κανονισμός 3

Κατηγορίες και Κατάλογος τών έπιβλαβών ύγρων ούσιων

(1) Για τήν έφαρμογή τών Κανονισμών του παρόντος Παραρτήματος, έκτος άπο τον Κανονισμό 13, οι έπιβλαβείς ύγρες ούσιες θά κατανεμθούν σε τέσσερις κατηγορίες ως έξης:

(α) Κατηγορία Α - Έπιβλαβείς ύγρες ούσιες, οι δποίες, έάν άπορριφθούν στην θάλασσα άπό λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν υψηστο κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην άνθρωπην υγεία ή θά προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στην Ισορροπία ή σέ σλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως έκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογείται η έφαρμογή αύστηρων μέτρων κατά τής ρυπάνσεως.

(β) Κατηγορία Β - Έπιβλαβείς ύγρες ούσιες οι δποίες έάν άπορριφθούν στην θάλασσα άπό λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην άνθρωπην υγεία ή θά προκαλέσουν μικρότερη βλάβη στην Ισορροπία ή σέ σλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως έκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογείται η έφαρμογή ειδικών συνθηκών λειτουργικότητος.

(γ) Κατηγορία Γ - Έπιβλαβείς ύγρες ούσιες, οι δποίες, έάν άπορριφθούν στην θάλασσα άπό λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν μικρότερο κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην άνθρωπην υγεία ή θά προκαλέσουν μικρότερη βλάβη στην Ισορροπία ή σέ σλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως έκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογείται η έφαρμογή ειδικών συνθηκών λειτουργικότητος.

(δ) Κατηγορία Δ - Έπιβλαβείς ύγρες ούσιες, οι δποίες, έάν άπορριφθούν στην θάλασσα άπό λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν προφανή κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην άνθρωπην υγεία ή θά προκαλέσουν μικρή βλάβη στην Ισορροπία ή σέ σλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως έκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογείται η κάποια προσοχή στις έργασίες χειρισμών.

(ε) Κατευθυντήριες δδηγίες γιά τήν χρήση της διακρίσεως σέ κατηγορίες τών έπιβλαβών ύγρων ούσιων δίνονται στό Προσάρτημα I του παρόντος Παραρτήματος.

(ζ) Ο Κατάλογος τών επιβλαβών ύγρων ούσιων που μεταφερούνται χύδην και που κατατάχθηκαν προσφάτως σέ κατηγορίες οι δποίες ύπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος δίδεται στό Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος.

(η) Εάν προτείνεται νά μεταφερθεί έναρχη ούσια χύδην, ή δποία δέν έχει καταταγεί σέ κατηγορία σύμφωνα μέ την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού ή έχει έκτιμηθεί δποίας άναφέρεται στό Κανονισμό 4 (1) του παρόντος Παραρτήματος οι Κυβερνήσεις τών Μερών της Συμβάσεως οι ένεχόμενες στήν προταθείσα διάδικτοια θά καθειρώσουν και θά συμφωνήσουν άπο κοινού μία προσωρινή έκτιμημηση για τήν προτείνεται έπιταγή λειτουργία μέ βάση της κατευθυντήριες δδηγίες πού άναφέρονται στήν παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέχρι νά γίνει πλήρης η συμφωνία μεταξύ των ένεχομενών Κυβερνήσεων, η ούσια θά μεταφερθεί μέ τους αντιπρόσωπους δρους πού προτάθηκαν. Τό δυνατότον ταχύτερον, άλλα δηλ. άργοτερον, άπο ένενθητα ήμερες μετά τήν πρώτη μεταφορά, ή ένδιαφερομένη Αρχή θά γνωστοποιήσει στό Οργανισμό καθ θά δώσει λεπτομέρειες περί τής ούσιας και τής προσωρινής έκτιμημησες πού έγενετο γιά τήν ταχεία πληροφόρηση δλών τών Μερών. Η κυβέρνηση κάθε Μέρους έντος περιόδου ένενθητα ήμερων θά πρέπει νά άποστειλει τίς παρατηρήσεις στόν Οργανισμό για τήν συνεισφορά στήν τελική έκτιμημηση τής ούσιας.

(4) «Πλησιεστερη άκτη» είναι η καθοριζομένη στόν Κανονισμό 1 (9) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

(5) «Υγρές ούσιες» είναι έκεινες οι δποίες έχουν πίεση άτμων πού δέν ίπερβαίνει τά 2,8 kp/cm<sup>2</sup>, σε θερμοκρασία 37.8°C.

(6) «Έπιβλαβής ύγρη ούσια» είναι ούσια, πού καθορίζεται στό Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος ή προσωρινώς θεωρούμενη σύμφωνα με τής διατάξεις τού Κανονισμού 3 (4) δηλ. έμπιπτει στό Κατηγορία A, B, Γ ή Δ.



κατάλοιπα έχουν άπορριφθεί στήνη έγκατάσταση ύποδοχής μέχρι ν' άδει-  
άσει ή δεξαμενή·

- (β) τό πλοϊο ταξιδεύει μέτα ταχύτητα τούλαχιστον 7 κομβών στήνη περίπτωση  
τῶν αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στήνη περίπτωση  
πού τά πλοία δέν είναι αυτοκινούμενα·
- (γ) οι μέθοδοι καὶ οι διατάξεις τῆς άπορρίψεως είναι έγκεκριμένες άπό τήν  
'Αρχή. Αύτες οι μέθοδοι καὶ οι διατάξεις θά βασίζονται στά πρότυπα πού  
άνεπτυχθησαν άπό τόν 'Οργανισμό καὶ θά έξασφαλίζουν δή η συγκέν-  
τρωση τῆς ουσίας στά άπόνερα τῆς Ελικος τού πλοίου δέν υπερβαίνει τό 1  
μέρος άνα έκατομμύριο·
- (δ) η άπορριψη γίνεται κάτω άπό τήν Γαλατικό γραμμή, λαμβανομένης όπ' δψη  
τῆς θέσεως τῶν εισόδων είσαγωγών θαλάσσης· καὶ
- (ε) η άπορριψη γίνεται σέ άπόσταση τούλαχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων άπό  
τήν πλησιέστερη άκτη καὶ σέ βάθος δχι λιγότερο τῶν 25 μέτρων.
- (9) 'Η άπορριψη στήνη θάλασσα ουσίων τῆς κατηγορίας Γ, δπως καθορίζονται  
στόν Κανονισμό 3 (1) (γ) τού παρόντος Παραρτήματος ή έκεινων πού έκτιμηθκαν  
προσωρινά σάν τέτοιες ή τού έδατίνου έρματος ή τῶν άποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ή  
δλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' άπαγορεύεται, έκτος  
έναν πληρούνται οι άκολουθες προϋποθέσεις:
- (α) τό πλοϊο ταξιδεύει μέτα ταχύτητα τούλαχιστον 7 κομβών τήνη περίπτωση  
τῶν αυτοκινούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στήνη περίπτωση  
πού τά πλοία δέν είναι αυτοκινούμενα.
- (β) οι μέθοδοι καὶ οι διατάξεις τῆς άπορρίψεως είναι έγκεκριμένες άπό τήν  
'Αρχή. Αύτες οι μέθοδοι καὶ οι διατάξεις θά βασίζονται στά πρότυπα πού  
άνεπτυχθησαν άπό τόν 'Οργανισμό καὶ θά έξασφαλίζουν δή η συγκέν-  
τρωση καὶ δ ρυθμός τῆς άπορρίψεως τῶν άποβλήτων είναι τέτοιος δύστε  
η συγκέντρωση τῆς ουσίας στά άπόνερα τῆς Ελικος τού πλοίου δέν υπερβαί-  
νει τό 1 μέρος στό έκατομμύριο·
- (γ) η μεγίστη ποσότητα πού άπορρίφθηκε άπό κάθε δεξαμενή καὶ άπό τίς  
σχετικές σωληνώσεις, δέν θά υπερβαίνει τήνη μεγίστη ποσότητα πού είναι  
έγκεκριμένη σύμφωνα μέ τήνη μέθοδο ή δποία άναφέρεται στήνη ή πού παρά-  
γραφο (β) τήνη παρούσης παραγράφου, ή δποία σέ καμμία περίπτωση δέν  
θά υπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ή τό 1/3.000 τήνη χωρητικότητος τῆς  
δεξαμενῆς σέ κυβικά μέτρα, δποίο είναι μεγαλύτερο·
- (δ) η άπορριψη γίνεται κάτω άπό τήν Γαλατικό γραμμή, λαμβανομένης όπ' δψη  
τῆς θέσεως τῶν εισόδων είσαγωγών τής θαλάσσης· καὶ
- (ε) η άπορριψη γίνεται σέ άπόσταση τούλαχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων άπό  
τήν πλησιέστερη άκτη καὶ σέ βάθος δχι λιγότερο τῶν 25 μέτρων.

- (10) Μέθοδοι άρεισμον έγκεκριμένες άπό τήν 'Αρχή μπορούν νά χρησιμοποιη-  
θούν γιά τήνη άπομάκρυνση τῶν υπολοίπων τού φορτίου άπό τήνη δεξαμενή. Τέτοιες  
μέθοδοι θά βασίζονται στά πρότυπα, πού καθορίσθηκαν άπό τόν 'Οργανισμό. 'Εάν  
άκολουθων είναι άπαραίτητο η πλύσιμο τής δεξαμενής, ή άπορριψη στήνη θάλασσα τῶν  
δποπλυμάτων τής πλάτεως θά γίνεται σύμφωνα μέ τήνη παραγράφους (7), (8) ή (9) τού  
παρόντος Κανονισμού, δποιαδήποτε έχει έφαρμογή.

- (11) 'Η άπορριψη στήνη θάλασσα ουσίων, οι δποίες δέν έχουν ταξινομηθεί, δέν  
χουν καθορισθή προσωρινά ή δέν έχουν έκτιμηθεί, δπως άναφέρεται στήνη Κανονι-  
σμό 4 (1) τού παρόντος Παραρτήματος ή τού έδατίνου έρματος, τῶν άποπλυμάτων τῶν  
δεξαμενῶν ή δλλων καταλοίπων ή μιγμάτων, πού περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' άπαγο-  
ρεύεται.

- (12) Καμμία διάταξις τού παρόντος Κανονισμού δέν θ' άπαγορεύει σέ πλοϊο νά  
διατηρεῖ στό σκάφος τά κατάλοιπα άπό φορτίο τής Κατηγορίας Β ή Γ καὶ νά άπορρι-  
πτει αύτές τής ουσίες στήνη θάλασσα έντος ειδικής περιοχής σύμφωνα μέ τήνη παραγρά-  
φους (2) ή (3) τού παρόντος Κανονισμού άντιστοιχίας.

- (13) (α) Οι Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τής Συμβάσεως οι άκτες τῶν δποίων γειτνιά-  
ζουν πρός οιαδήποτε χαρακτηρισμένη ως ειδική περιοχή, θά σύμφωνη-  
σουν συλλογικά, καὶ θά καθιερώσουν μία ήμερομηνία κατά τήν δποία ή  
διάταξη τού Κανονισμού 7 (1) τού παρόντος Παραρτήματος θά πληρούνται  
καὶ άπό τήν δποία οι άπαιτησεις τῶν παραγράφων (7), (8), (9) καὶ (10) τού  
παρόντος Κανονισμού σε σχέση με άντην τήνη περιοχή θά έφαρμοσθούν  
καὶ θά κοινοποιήσουν στόν 'Οργανισμό τήνη ήμερομηνία πού καθορίσθη-  
κε έτσι, τούλαχιστον έξι μήνες πρίν άπό άντην τήνη ήμερομηνία. 'Ο  
'Οργανισμός τότε, σύντομα θα γνωστοποιήσει σ' δλα τά Μέρη άντην τήνη  
ήμερομηνία.  
(β) 'Έάν η ήμερομηνία θέσεως σέ ισχύ τής παρούσης Συμβάσεως είναι  
ένωρίτερα άπό τήνη καθορισθησμένη σύμφωνα μέ τήνη ήμερομηνία (α)  
τής παρούσης παραγράφου, οι άπαιτησεις τῶν παραγράφων (1), (2) καὶ (3)  
τού παρόντος Κανονισμού θά έφαρμόζονται κατά τήνη διάρκεια τής περιό-  
δου πού μεσολαβεῖ.

#### Κανονισμός 6

##### Έξαιρέσεις

· Ο Κανονισμός 5 τού παρόντος Παραρτήματος δέν θά έφαρμόζεται:

- (α) στήνη άπορριψη στήνη θάλασσα τῶν έπιβλασθῶν ύγρῶν ουσίων ή μιγμάτων

περιεχόντων τέτοιες ουσίες καὶ ναί απαραίτητες γιά τήνη σκοπούς τής  
έξασφαλίσεως τής άσφαλειας τού πλοίου ή τήνη διασώσεως τής ζωής στήνη  
θάλασσα: ή

- (β) στήνη άπορριψη στήνη θάλασσα έπιβλασθῶν ύγρῶν ουσίων ή μιγμάτων  
περιεχόντων τέτοιες ουσίες προερχομένη άπό τήνη βλάβη τού πλοίου ή  
τῶν έξαρτημάτων αύτοῦ:

- (ι) με τήνη προϋπόθεση δη δποίες οι λογικές προφυλάξεις έχουν ήμερομηνία  
μετά άπό περιστατικό τής βλάβης ή τής άνακαλήσεως τής άπορρι-  
ψεως πρός τόν σκοπόν τής άποφυγής ή τής μειώσεως τής άπορριψεως  
ως' καὶ

- (ii) 'Εκτός δάν δ πλοϊοκτήτης ή δ πλοϊαρχος ένηρηησε είτε μέ τήνη  
πρόθεση νά προκαλέση βλάβη είτε άπρόσεκτα καὶ μέ τήνη γώμη δη  
θά προκαλείτο αύτης ή βλάβη ή

- (γ) στήνη άπορριψη στή θάλασσα τῶν έπιβλασθῶν ύγρῶν ουσίων ή μιγμάτων  
περιεχόντων τέτοιες ουσίες, πού είναι έγκεκριμένη άπό τήν 'Αρχή, δταν  
χρησιμοποιείται γιά τήνη καταπολέμηση ειδικῶν περιστατικῶν ρυάνσεως  
ως γιά νά μειώσει στό έπλαστο ή ζημιά άπό τήνη ρύπανση. Κάθε τέτοια  
άπορριψη θά υπόκειται στήνη έγκριση τής Κυβερνήσεως στήνη δικαιοδο-  
σία τής δποίας ή θά γίνεται ή άπορριψη πού θά λάβη χώραν.

#### Κανονισμός 7

##### Έγκαταστάσεις 'Υποδοχής

- (1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως άναλαμβάνει νά έξασφαλίσει τήνη  
διάθεση τῶν έγκαταστάσεων ήποδοχής σύμφωνα μέ τής άνάγκες τῶν πλοίων, πού  
χρησιμοποιούνται τόν διμένες τής, σταθμόύς ή έπισκευαστικές βάσεις ής έχης:

- (α) διμένες καὶ σταθμοί φορτώσεως ή έκφορτώσεως φορτίου ή δέ έχουν ήπαρ-  
κεις έγκαταστάσεις εύκολων ήποδοχής γιά τήνη ήποδοχή χορής ήδικαιο-  
λόγητο καθυστέρηση τῶν πλοίων τέτοιων καταλοίπων ή μιγμάτων πού  
περιέχουν ήπιβλασθεῖς ύγρες ουσίες, πού θά μπορούνται νά μειώνουν γιά  
διάθεση άπό τά πλοία πού τής μεταφέρουν σάν συνέπεια τής έφαρμογής  
τού παρόντος Παραρτήματος καὶ

- (β) διμένες έπισκευης πλοίων πού άναλαμβάνουν ήπισκευές τῶν δεξαμενο-  
πλοίων χημικῶν θά έχουν ήπαρκεις έγκαταστάσεις εύκολων ήποδοχής  
γιά τήνη ήποδοχή τῶν καταλοίπων καὶ τῶν μιγμάτων πού περιέχουν ήπι-  
βλασθεῖς ύγρες ουσίες.

- (2) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους θά καθορίζει τόν διμένες τής παρούσης τῶν έγκαταστάσεων  
εύκολων ήποδοχής πού διατίθενται γιά τόν σκοπό τής παραγράφου (1) τού παρόντος  
Κανονισμού σέ κάθε λιμένα φορτώσεως καὶ έκφορτώσεως φορτίου, σταθμόν καὶ έπι-  
σκευαστική βάση τής έπικράτειας καὶ θά τής άνακοινώνει στόν 'Οργανισμό.

- (3) Κάθε Μέρος θά κοινοποιεί στόν 'Οργανισμό γιά τήνη μετάδοση στά ένδιαφερο-  
μένα Μέρη κάθε περίπτωση όπου οι διευκολύνσεις πού άπαιτούνται σύμφωνα μέ τήνη  
παράγραφο (1) θεωρούνται άνεπαρκείς.

#### Κανονισμός 8

##### Μέτρα διά τόν έλεγχον

- (1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τής Συμβάσεως θά διορίζει ή θά έξουσιοδοτεῖ  
έπιθεωρητάς πρός τόν σκοπό τής έφαρμογής τού παρόντος Κανονισμού.

##### Ούσιες Κατηγορίας Α σέ δηλες τής περιοχές.

- (2) (α) 'Εάν μία δεξαμενή έχει μερικός έκφορτου ή έχει έκφορτωθεί άλλα δέν  
έχει καθαρισθεῖ, άνάλογη έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.  
(β) Μέχρις διου καθαρισθεῖ αύτης ή δεξαμενή κάθε άκολουθη έπιχειρήση  
όντλησεως ή μεταφορᾶς πού έκτελείται καὶ άφορετα αύτην δεξαμενή θά  
έγγραφεται στό Βιβλίο Φορτίου.

- (3) 'Εάν η δεξαμενή πρόκειται νά πλυνθεῖ.

- (α) τά άποβλητα άπό τήνη διαδικασία πλύνσεως τής δεξαμενής θά άπορριψθούν  
άπό τό πλοϊο σέ έγκαταστάση ήποδοχής τούλαχιστον μέχρις δησύ ή  
συγκέντρωση τής ουσίας στήνη ήποδρήηηση, δπως δείχνει ή άναλυση τών  
δειγμάτων τῶν άποβλητων πού έπληρε ή έπιθεωρητής, έχει κατέλθει στό  
έπιπεδο συγκεντρώσεως τῶν καταλοίπων πού καθεστώται γιά τήνη ουσία  
αύτη στό Προσάρτημα II τού παρόντος Παραρτήματος. 'Οταν έχει έπι-  
τευχηθεῖ ή άπαιτούμενη σύγκεντρωση καταλοίπων ή συνεχισθεῖ ή άπορ-  
ριψη τῶν άποπλυμάτων στήνη έγκαταστάση ήποδοχής μέχρι πού ν' άδειά-  
ση η δεξαμενή. 'Ανάλογες έγγραφες άπτων τῶν έργασιών θά γίνονται στό  
Βιβλίο Φορτίου καὶ θά πιστοποιηθούν ύπο τόν έπιθεωρητού· καὶ

- (β) μετά τήνη διάλυση τῶν καταλοίπων πού άπομένουν στήνη δεξαμενή μέ ίδωρ  
ποσότης τούλαχιστον ήποδρήηηση πρός τό πού έκτος ή έκτος ή έκτος ή έκτος ή  
τής ζωής πού μετρεῖ ή άπορριψθεί στήνη έγκαταστάση ήποδοχής μέχρι πού ν'  
άδειάση η δεξαμενή, αύτό τό μέγα μπορεῖ ή άπορριψθεί στήνη έγκαταστάση ήποδοχής  
μέ μετρεῖ μέ τής διατάξεις τῶν ήποπλαργάφων (1) (α), (β) καὶ (γ) ή 7 (α), (β)  
καὶ (γ) δποιαδήποτε έχει έφαρμογή τού Κανονισμού δη 5 τού παρόντος  
Παραρτήματος. 'Ανάλογες έγγραφες άπτων τῶν έργασιών θά γίνονται στό  
Βιβλίο Φορτίου.

(4) Έάν η Κυβέρνηση Μέρους που παραλαμβάνει συμφωνεί δια δέν είναι πρακτικώς δυνατόν νά μετρηθεί ή συγκέντρωση τής ούσιας στά άποβλητα, χωρίς νά προκαλέσει υπερβολική καθυστέρηση στό πλαίσιο, τό Μέρος έκείνο μπορεῖ νά δεχθεί μία αλλαλακτική μέθοδο που είναι ισοδύναμη μέ την ίνποπαράγραφο (3) (a) υπό τόν όρο δύτι:

- (α) Έχει έγκριθει άπό την 'Αρχή και Ικανοποιεί έκεινο τό Μέρος μια μεθόδος προκαθαρισμού γι' αυτή την δεξαμενή και την ούσια, βασισμένη στά πρότυπο που έχει άνωτερος είναι 'Οργανισμός, είς δια όφορα το δι τα αύτούς δ καθαρισμός δια πληρού τις άπαιτησεις της παραγράφου (1) ή (7), δποιαδή-  
άποτε έχει έφαρμογή του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος, έν σχέσει με την έπιτευξη των συγκεντρώσεων τῶν καταλοίπων που έχουν περιγραφεῖ·

(β) Σηνας έπιθεωρητής άρμοδιώς έξουσιοδοτημένος άπό έκεινο τό Μέρος πιστοποιεί στό Βιβλίο Φορτίου ότι:

  - (i) ή δεξαμενή, οι άντλιες της και τό σύστημα σωληνώσεως έχουν άδειάσει και δι τη ποσότης φορτίου που άποιμενει στήν δεξαμενή είναι ίση η μικροτάτη άπο την ποσότητα, στήν δεξαμενή έχει βασισθεί ή έγκεκριμένη μέθοδος προπλύσεως της δεξαμενής που άναφερεται στήν ήπο παράγραφο (ii) της παρούσης παραγράφου \*
  - (ii) ή πρόπλυση έχει γίνει σύμφωνα μέ την διαδικασία προπλύσεως την έγκεκριμένη άπο την 'Αρχή γι' αυτή την δεξαμενή και αυτήν την ούσια και
  - (iii) τ' άποπλύματα της δεξαμενής τά έναπομένοντα άπ' αυτήν την πρόπλυση έχουν άπορριφθεί σε έγκατάσταση υποδοχής και ή δεξα-  
μενή είναι δεια·

(γ) \* Η άπορριψη στήν θάλασσα τῶν καταλοίπων που έχουν άπομεινει θά είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (3) (β) του παρόντος

**Ούσιες κατηγορίας Β, ξέω από τις ειδικές Περιοχές και ούσιες της Κατηγορίας Γ σε διεθνείς περιοχές.**

(5) Υπό την προϋπόθεση της έγκρισεως μετα άπο παρακολουθηση, που μπορεί νά θεωρηθεί άναγκαιά άπο τήν Κυβέρνηση τού Μέρους, άπο τόν έξουσιοδοτημένο ή διορισμένο έπιθεωρητή, δη λοιαρχός του πλοίου, δσον άφορά μία ούσια κατηγορίας Β έξω άπο τίς ειδικές περιοχές η μία ούσια κατηγορίας Γ σε όλες τίς περιοχές, θά έκασταπλίζει τήν συμμόρφωσή της με την αρχή που:

- (α) 'Εάν ή δεξαμενή έχει έκφορτωθεί μερικάς ή έχει έκφορτωθεί άλλάς δεν έχει καθαρισθεί, ανάλογη έγγραφη θύ γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεί έν πλώ:

(i) τό σύστημα σωληνώσεως τοῦ Φορτίου πού έξυπηρετεί αυτή τή δεξαμενή θά άποστραγγισθεί και σχετική έγγραφη θύ γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου'

(ii) ή ποσότητα τῆς ούσιας πού παραμένει στήν δεξαμενή δέν θά ύπερβαίνει τήν μεγίστη ποσότητα, ή όποια δύναται νά άπορριψθεί στήν θάλασσα γι' αυτή τήν ούσια σύμφωνα μέ τὸν Κανονισμό 5 (2) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔκτος τῶν ειδικῶν περιοχῶν στήν περίπτωση ούσιων τῆς Κατηγορίας Β ή σύμφωνα μέ τοὺς Κανονισμούς 5 (3) (γ) και 5 (9) (γ) ἔκτος και ἐντός τῶν ειδικῶν περιοχῶν ἀντιστοιχώς ἀναφορικά μέ τήν περίπτωση τῶν ούσιων τῆς Κατηγορίας Γ. 'Αναλόγη έγγραφη θύ γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου·

(iii) δηπού πρόκειται νά άπορριψθεῖ ἀπομένονσα ποσότης τῆς ούσιας στήν θάλασσα θά πληρούνται οἱ ἐγκεκριμένες μέθοδοι και θά ἐπιτυχεῖ ή άπαραίτητη διάλυση τῆς ούσιας, ἵκανοποιητική γιά μιά τέτοια ἀπόρριψη. Σχετική έγγραφη θύ γίνεται στό Βιβλίο τοῦ Φορτίου· ἥ

(iv) δηπού τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς δέν ἀπορριφθούν στήν θάλασσα, έάν γίνεται μία όποιαδήποτε ἐσωτερική μεταφορά τῶν ἀποπλυμάτων δεξαμενῆς ἀτ' αὐτήν τήν δεξαμενή ἀνάλογη έγγραφη θύ γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· καί .

(v) κάθε μεταγενέστερη ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἀποπλυμάτων μιᾶς τέτοιας δεξαμενῆς θά γίνεται σύμφωνα μέ τις ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ (5) τοῦ παρόντος Παραρτήματος για τήν ἀνάλογη παραγόντα Κανονισμού τῆς ούσιας.

(v) Έάν ή δεξαμενή πρόκειται κά πλυνθεῖ ἐν λιμένι:

- (f) Εάν η δεξαμένη προκειται να ληφθεί σε κληρών.

(i) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά ἀπορρίπτονται σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καὶ σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου ἢ

(ii) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά παραμένουν ἐπί τοῦ σκάφους καὶ ἀνάλογη ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, ὡς ποια θά δηλω-

(δ) Έάν μετά τήν εκφόρτωση της ουσίας της Κατηγορίας Γ έντος μιᾶς ειδικής περιοχής, κατάλοιπα ή αποπλύματα τής δεξαμενής πρόκειται νό μείνουν στό πλοϊο μέχρι πού τό πλοϊο εὑρεθεί έξω από την ειδική περιοχή Δ Πλοίαρχος θά τό δηλώσει μέ συντεκτική έγγονη στό Βιβλίο Φορτίου

και στην περιπτωση αυτή θα έφαρμοσθούν οι μέθοδοι που καθορίζονται στόν Κανονισμό 5 (3) του παρόντος Παραρτήματος.

## **Ούσιες Κατηγορίας Β μέσα σε Ειδικές Περιοχές.**

- (6) Υπό την προϋπόθεση τής έγκρισεως μετά από παρακολούθηση που μπορεί νά θεωρηθεί άναγκαία από την Κυβέρνηση τού Μέρους από τόν έξουσιοδοτημένο ή διορισμένο επιτελωθότη, δ Πλοιάρχος τού πλοίου, δυνά άφορά μία ούσιας κατηγορίας Β έντος μιᾶς ειδικής περιοχής, θά έξασφαλίζει τήν συμμόρφωση με τ' ανόλοια:

(α) Έάν η δεξαμενή έχει έκφρωσθεί μερικών ή έχει έκφρωσθεί άλλα δέν έχει καθαρισθεί, μία σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) Μέχρις δτου καθαρισθεί αυτή η δεξαμενή κάθε μεταγενέστερη διαδικασία αντλήσεως ή μεταφορᾶς που γίνεται σχετικά με αυτή τήν δεξαμενή θά έγγραφεται έπισης στό Βιβλίο Φορτίου.

(γ) Έάν η δεξαμενή πρόκειται νά πλυνθεί, τά απόβλητα από την πλύση τής δεξαμενής, ή δποια θά περιέχει ποσότητα θδατος, δχι μικρότερα από τά 0.5 τοις έκατο τού δλικού δγκου τής δεξαμενής, θά απορριφεται από τό πλοίο σε έγκατασταση υπόδοχης μέχρις δυνά άδειάσει η δεξαμενή, οι άντλιες της και οι σωληνώσεις. Σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(δ) Έάν η δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεί περαιτέρω και ν' άδειάσει στήν θάλασσα, δ Πλοιάρχος θά πρέπει νά:

(i) βεβαιώσει δτι οι έγκεριμένες μέθοδοι οι άναφερόμενες στόν Κανονισμό 5 (8) (γ) τού παρόντος Παραρτήματος θά έφαρμόζονται και δτι έγιναν οι σχετικές έγγραφές στό Βιβλίο Φορτίου και

(ii). βεβειώσει δτι κάθε απόρριψη στήν θάλασσα έγινε σύμφωνα με τις άπαιτήσεις τού Κανονισμού 5 (8) τού παρόντος Παραρτήματος και σχετική έγγραφή έγινε στό Βιβλίο Φορτίου.

(ε) Έάν μετά τήν έκφρωση μιᾶς ούσιας τής Κατηγορίας Β έξω από τήν ειδική περιοχή, υπολείμματα ή αποπλύματα τής δεξαμενής πρόκειται νά μείνουν στό πλοίο μέχρι που τό πλοίο ενέρθει έξω από τήν ειδική περιοχή, δ Πλοιάρχος θά τό δηλώσει με μία σχετική έγγραφη στό Βιβλίο Φορτίου και στήν περίπτωση αυτή θά έφαρμοσθούν οι μέθοδοι που έκτιθενται στόν Κανονισμό 5 (2) τού παρόντος Παραρτήματος.

**Ούσιες Κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές.**

- (7) Όσον αφορά την ουσία της Κατηγορίας Δ θά πρέπει νά βεβαιώνει τήν συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:

(a) Εάν ή δεξαμενή έχει έκφραστεί, μερικώς ή έχει έκφρασθεί άλλα δέν έχει καθαρισθεί, σχετική έγγραφή θά γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.

(b) Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεί έν πλῶ:

(i) τό σύστημα σωληνώσεως τοῦ φορτίου, πού έξυπηρετεῖ αυτή τήν δεξαμενή θ' άποστραγγισθεί και σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου·

(ii) δηπου πρόκειται ν' άπορριφθεί ή άπομένουσα ποσότητα τῆς ούσιας στήν θάλασσα θά έπιτυγχάνεται ή άπαραίτητη διάλυση τῆς ούσιας, Ικανοποιητική γιά μιά τέτοια άπόρριψη. Σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· ή

(iii) δηπου τ' άποπλύματα τῆς δεξαμενῆς δέν άπορριφθοῦν στήν θάλασσα, έάν γίνει μία δποιαδήποτε έσωτερηκ μετάφορά τῶν άποπλυμάτων δεξαμενῆς άπ' αυτήν τήν δεξαμενή, σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο τοῦ Φορτίου· καί

(iv) κάθε μεταγενέστερη άπόρριψη στήν θάλασσα τῶν άποπλυμάτων μιᾶς τέτοιας δεξαμενῆς θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς άπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά πλυθεί έν λιμένι:

(i) τ' άποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θ' άπορριφθοῦν σέ έγκατάσταση υπόδοχης και σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· ή

(ii) τ' άποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά παραμείνουν έπι τοῦ σκάφους και σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, ή δποια νά δηλώνει τήν θέση και τήν διάθεση τῶν άποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς.

**Απόρριψη** ἀπό δεξαμενή καταλοίπων

- (8) Τά υπόλειματα πού παραμένουν στό πλοιο, σε μιά δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων και έκεινων ἀπό τούς θύροσυλλέκτες τοῦ ἀντιλιοστασίου, πού περιέχουν οὐσία τῆς Κατηγορίας Α ἡ μέσα σε ειδική περιοχή οὐσία τῆς Κατηγορίας Α ἡ Β ή θά απορριφθούν σε ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς σύμφωνα μὲ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 5(1), (7). (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δύοια δῆποτε ἔχει ἐφαρμογή. Σχετική ἔγγραφή θα γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

- (9) Τά ύπολειμματα πού παραμένουν στό πλοιό, στήν δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων έκεινων από τούς ίδιους υπόλειμματα τοιχώνται στην αντίλογαστην πού περιέχουν μια ποσότητα της ούσιας της Κατηγορίας. Β έκτος της ειδοκής περιοχής ή μία ούσια της Κατηγορίας. Γ εάν δεξιές της περιοχής έχει πάλι τον πιναγκών των μεντόνων

ποσοτήτων πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 5 (2) (γ), 3 (γ), ή 9 (γ) του παρόντος Παραρτήματός, δύοιοσδήποτε έχει έφαρμογή, θά άπορριφθούν στήν έγκατάσταση ύποδοχής. Σχετική έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

#### Κανονισμός 9

##### Βιβλίο Φορτίου

(1) Κάθε πλοϊο, στό δυτικό το παρόν Παράρτημα έφαρμόζεται θά έφοδιάζεται μ' ένα Βιβλίο Φορτίου, τό δυτικό άποτελεί ή μέρος τού ήμερολογίου ή διαφορετικά, θά έχει τόν τύπο πού καθορίζεται στό Προσάρτημα IV τού παρόντος Παραρτήματος.

(2) Τό Βιβλίο Φορτίου θά συμπληρώνεται δεξαμενή πρός δεξαμενή, δυτεδήποτε γίνονται οι άκρους έργασίες σέ σχέση με τήν έπιβλαβή ήγρη ούσια:

- (i) φόρτωση φορτίου
- (ii) έκφρτωση φορτίου
- (iii) μεταφορά φορτίου
- (iv) μεταφορά φορτίου, υπολειμμάτων φορτίου ή μιγμάτων περιεχόντων φορτίο σέ μία δεξαμενή καταλοίπων
- (v) καθαρισμός τών δεξαμενών φορτίου
- (vi) μεταφορά άπό τίς δεξαμενές καταλοίπων
- (vii) έμρατισμός δεξαμενών φορτίου
- (viii) μεταφορά άκαθάρτου θαλασσέρματος
- (ix) άπορριψη στήν θάλασσα σύμφωνα με τόν Κανονισμό 5 τού παρόντος Παραρτήματος.

(3) Στήν περίπτωση κάθε άπορρίψεως τού είδους πού άναφέρεται στό "Αρθρον 7 τής παρόντος Συμβάσεως και τού Κανονισμού 6 τού παρόντος Παραρτήματος, κάθε έπιβλαβος ήγρη ούσιας ή μιγμάτων περιέχοντος τέτοια ούσια, είτε σκόπιμα είτε άπό άντχημα, έγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, πού νά άναφέρει τούς λόγους και τις συνθήκες άπορρίψεως.

(4) Όταν δ' έπιθεωρητής διορισμένος ή έξουσιοδοτημένος άπό τήν Κυβέρνηση τού Μέρους τής Συμβάσεως γιά τήν έπιθεώρηση κάθε έργασίας σύμφωνα με τό παρόν Παράρτημα, έχει έπιθεωρήσει τό πλοϊο, τότε αυτός δ' έπιθεωρητής θά κάνη σχετική έγγραφή στό Βιβλίο Φορτίου.

(5) Κάθε έργασία άναφερομένη στήν παράγραφο (2) και (3) τού παρόντος Κανονισμού θά καταγράφεται πλήρως, χωρίς καθυστέρηση στό Βιβλίο Φορτίου, οπτώς διστε δλες ο έγγραφες στό Βιβλίο, οι σχετικές πρόσα αθήνη τήν έργασία, νά συμπληρώνεται. Κάθε έγγραφή θά υπογράφεται άπό τόν άρμοδιο έξιωματικού ή τούς ήξιωματικούς τούς υπεραρμόνες τής ήγειραφομένης έργασίας και διαν τό πλοϊο είναι έπανωρωμένο, κάθε σελίδα θά υπογράφεται άπό τόν Πλοιαρχο τού πλοϊού. Οι έγγραφες στό Βιβλίο Φορτίου θά είναι στήν έπισημη γλώσσα τού Κράτους, τό δυτικό τό πλοϊο φέρει τήν σημαία και γιά πλοϊα, τά δυτικά φέρουν Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν "Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό τήν Μεταφορά έπιβλαβον ήγρων ούσιων Χύδην (1973) στά "Αγγλικά ή Γαλλικά. Οι έγγραφες στήν έπισημη γλώσσα τού Κράτους, τό δυτικό τό πλοϊο φέρει τήν σημαία, θά έπικρατον στήν περίπτωση άμφισθητίσεως ή δισύμφωνίας.

(6) Τό Βιβλίο Φορτίου θά πρέπει νά διατηρεται σέ τέτοιο σήμερο ούσιων διστε νά είναι διαθέσιμο σέ κάθε στημή γιά έπιθεώρηση και πλήν τής περιπτώσεως πλοϊων ρυμουλκούμενων χωρίς πλήρωμα, θά πρέπει νά διατηρεται στό πλοϊο. Θά παραμένει διστο πλοϊο γιά μία περίοδο δύο έτων μετά τήν τελευταία έγγραφή πού έγινε.

(7) Ή άρμοδια "Αρχή τής Κυβερνήσεως τού Μέρους δύναται νά έπιθεωρήσει τό Βιβλίο Φορτίου σέ κάθε πλοϊο στό δυτικό τό παρόν Παράρτημα έφαρμόζεται, ένω τό πλοϊο βρίσκεται έν λιμένι και δύναται νά κρατήσει άπό τόν Πλοιαρχο τού πλοϊού άπό κάθε έγγραφή άντον τόν βιβλίου και ν' άπαιτησει άπό τόν Πλοιαρχο τού πλοϊού άπό κάθε έγγραφη άντησει τό άντιγραφο είναι γνήσιο. Κάθε άντιγραφο τής έγγραφης πού έκδοθησει διτό άντιγραφο είναι γνήσιο. Κάθε άντιγραφο τής έγγραφης πού έκδοθησει κατ' αυτόν τόν τρόπο μπορει νά γίνει δεκτό σέ κάθε δικαστική διαδικασία σά πλοϊο έπιθεώρησης τών γεγονότων πού άναφέρονται στήν έγγραφη. Ή έπιθεώρηση τό Βιβλίο Φορτίου και ή λήψη έπικρατον άντιγράφου άπό τήν άρμοδια "Αρχή σύμφωνα με τήν παρόντος παράγραφο, θά έκτελεται δσον τό δυνατόν γρηγορώτερα, χωρίς νά προκαλείται στό πλοϊο άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

#### Κανονισμός 10

##### Έπιθεωρήσεις

(1) Τά πλοϊα τά ήποκείμενα στίς διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος τά δυτικά μεταφέρουν τοξικές ηγρές ούσιων Χύδην θά έπιθεωρούνται ίως έξης:

(a) Αρχική έπιθεωρηση πρό τής θέσεως σέ λειτουργία τού πλοϊού ή πρό τής έκδοσης γιά πρώτη φορά τού πιστοποιητικού πού άπαιτεται άπό τόν Κανονισμό 11 τού παρόντος Παραρτήματος, ή δυοια ήα περιλαμβάνει πλήρη έπιθεώρηση τής κατασκευής του, τού έξοπλισμού, τών έξαρτημάτων, τών διατάξεων και τού ήλικου σέ δηση έκαστηση τό πλοϊο καλύπτεται ύπο τού παρόντος Παραρτήματος. Ή έπιθεώρηση θά είναι τοιαύτη ηστε νά έξασφαλίζεται πλήρως ή συμμόρφωση με τίς έφαρμοστέες άπαιτησεις τού παρόντος Παραρτήματος.

(b) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθορίζομενα άπό τήν "Αρχή, πού νά μήν ηπερβαίνουν τά πέντε έτη και πού θά είναι τέτοιες ηστε νά έξασφαλίζεται ίτι κατασκευή, ή έξοπλισμός τά έξαρτηματα οι διατάξεις και τά ήλικα συμμόρφωνται πλήρως με τίς έφαρμοστέες άπαιτη-

σεις τού παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις, θτα ή διάρκεια τού Διεθνών Πιστοποιητικού "Αποφυγής τής Ρυπάνσεως διά τήν μεταφορά τοξικών ήγρων ούσιων (1973) παραταθεί, θτα καθορίζεται στόν Κανονισμό 12 (2) ή (4) αυτού τού Παραρτήματος, τό διάστημα τής περιοδικής έπιθεωρήσεως ήννται νά παραταθεί άντιστοιχως.

(γ) Ένδιαμέσες έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα καθορίζομενα άπό τήν "Αρχή, πού δέν θά ηπερβαίνουν τούς τριάντα μήνες και πού θά είναι τοιαύτες, ηστε νά έξασφαλίζεται ίτι δι έξοπλισμός, ή σχετικές άντλιες και τό δύντημα στην οικονομία συμμορφώνται πλήρως με τίς έφαρμοστέες άπαιτησεις τού παρόντος Παραρτήματος και εύρισκονται σέ καλή κατάσταση. Ή έπιθεωρήση θά θτα ήπισθημάτων παρατηθεί στό Διεθνές Πιστοποιητικό "Αποφυγής Ρυπάνσεως διά τήν μεταφορά τοξικών ήγρων ούσιων (1973) πού έκδιται δινάμει τού Κανονισμού 11 τού παρόντος Παραρτήματος.

(2) Έπιθεωρήσεις πλοϊων πού άφορουν τήν έφαρμογή τών διατάξεων τού παρόντος Παραρτήματος θά διενεργούνται άπό δργαν τής "Αρχής. Ή "Αρχή ήν τούτοις ήννται νά άναθεσι τίς έπιθεωρήσεις είτε σέ έπιθεωρητές διορισμένους γιά τόν σκοπό αυτό, είτε σέ άνεγνωρισμένους άπό ανήγη "Οργανισμούς. Σέ κάθε περίπτωση ή ένδιαμερηνή "Αρχή ήα έγγινται την πληρότητα και τήν άποτελεσμάτικότητα τών έπιθεωρήσεων.

(3) Μετά άπό κάθε έπιθεώρηση δυνάμει τών διατάξεων τού παρόντος Κανονισμού, δέν θά γίνεται ούδεμια οιδιόδησια μεταβολή στήν κατασκευή, έξοπλισμό, έξαρτηματα, διατάξεις ή ήλικα πού καλύπτονται άπό τήν έπιθεώρηση, ήνει τής έγκρισεως τής "Αρχής, έκτος άπό τήν κατ' εύθεια άνεσια ή έπιθεώρησης τού έξοπλισμού και έξαρτηματων με σκοπό τήν έπισκευή ή τήν συντήρηση.

#### Κανονισμός 11

##### Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό "Αποφυγής Ρυπάνσεως διά τήν Μεταφορά τοξικών ήγρων ούσιων (1973) θά έκδιται γιά κάθε πλοϊο πού μεταφέρει τοξικές ηγρές ούσιες, τό δυτικό έκτελει τάξειδια σέ λιμάνια ή σταθμούς πέραν τής ήντης ήντης εύθεια ή λιλικά πού καλύπτονται άπό τήν έπιθεώρηση, ήνει τής έγκρισεως τής "Αρχής, έκτος άπό τήν κατ' εύθεια άνεσια ή έπιθεώρησης τού έξοπλισμού και έξαρτηματων με σκοπό τήν έπισκευή ή τήν συντήρηση.

(2) Τό Πιστοποιητικό αυτό θά έκδιται είτε άπό τήν "Αρχή, είτε άπό πρόσωπο ή "Οργανισμό δέοντως έξουσιοδοτημένου άπ' ανήγη. Σέ κάθε περίπτωση ή "Αρχή θά άναλαμβάνει πλήρη έθνόν γιά τό Πιστοποιητικό.

(3) (a) Η Κυβέρνηση ένός Μέρους δύναται, κατόπιν αιτήσεως τής "Αρχής, νά έπιθεωρήσει ήα πλοϊο και ή ίκανοποιηθεί διτό συμμορφώνται με τίς διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος θά έκδσει ή ή έξουσιοδοτημένη ήνει τήν έκδοση τού Πιστοποιητικού τού παρόντος Παραρτήματος.

(b) Αντίγραφο τού Πιστοποιητικού και ή άντιγραφο τής έκθεσεως ήδασια θία διαβάζεται τό ταχύτερον δυνατόν στήν "Αρχή πού ίπέβαλλε τήν αίτηση.

(γ) Πιστοποιητικό πού έκδοθηκε με αυτόν τόν τρόπο θά περιέχει μιανέκθεση τού γεγονότος, διτό έχει έκδοθει κατόπιν αιτήσεως τής "Αρχής και ήδεξει τήν ίδια ίσχυ και ή έγγαγνωρίσεως ώς τό Πιστοποιητικό πού έκδοθηκε δυνάμει τής παραγράφου (1) τού παρόντος Κανονισμού.

(δ) Διεθνές Πιστοποιητικό "Αποφυγής Ρυπάνσεως, διά τήν Μεταφορά τοξικών ήγρων ούσιων (1973) θά έκδιται σέ πλοϊο πού ταξειδεύει δένει ήπο τήν σημαία μη Μέρους.

(4) Τό Πιστοποιητικό θά συντάσσεται στήν έπισημη γλώσσα τής χώρας πού τό έκδιει και ούτε τό πάντο πού άνταποκρίνεται με τό πρότυπο, πού δίδεται στό Προσάρτημα Ν τού παρόντος Παραρτήματος. Εάν ή γλώσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν είναι ούτε "Αγγλική ούτε Γαλλική, τό κείμενο θά περιέχει μετάφραση σέ μία άπ' αντές τίς γλώσσες.

#### Κανονισμός 12

##### Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό "Αποφυγής Ρυπάνσεως διά τήν Μεταφορά τοξικών ήγρων ούσιων (1973) θά έκδιται γιά μία περίοδο καθορισμένη άπό τήν "Αρχή, ή δυοια δέν θά ηπερβαίνουν τά πέντε έτη, ή ήσχυς τού πιστοποιητικού δύναται νά περιπτώσεων πού προβλέπονται στής παραγράφους (2) και (4) τού παρόντος Κανονισμού.

(2) Εάν τό πλοϊο τήν ήμερομηνία λήξεως τού Πιστοποιητικού δέν εύρισκεται σέ λιμάνι ή σταθμό μακρά τής ήρης πού άντησει στήν δικαιοδοσία Μέρους τής Συμβάσεως, τήν σημαία τού δυτικού φέρει τό πλοϊο, ή ήσχυς τού πιστοποιητικού δύναται νά παραταθεί άπό τήν "Αρχή, ήλλα ή παράταση ανήγη δίδεται μόνον γιά νά έπιτραπει στό πλοϊο νά φέρει είς πέρας τό ταξειδί τού στό Κράτος τήν σημαία τού δυτικού φέρει ή στό πλοϊο πρόκειται νά έπιθεωρηθεί και μόνον στής περιπτώσεις ήεκίνεις πού κρίνεται δρόθ και εύλογο νά γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Πιστοποιητικό πού κατ' αυτόν τόν τρόπο παρετάθη δέν θά ισχύει γιά περίοδο

πέραν τῶν πέντε μηνῶν καὶ στὸ πλοῖο στὸ δόποιο ἐδόθη ἡ παραταση αὐτῇ δὲν θά δικαιοῦται κατὰ τὴν ἀφίξην του στὸ Κράτος τὴν σημαία τοῦ δόποιο φέρει ἢ στὸ λαμάνι ποὺ πρέπει νά ἐπιθεωρήθει δυνάμει τῆς παρατάσεως αὐτῆς, νά ἀποπλεύσει ἀπό τὸν λιμένα ἐκεῖνο ἢ τὸ Κράτος ἄνευ τῆς ἀποκτήσεως νέου Πιστοποιητικοῦ.

(4) Πιστοποιητικό, πού δὲν ἔχει παραταθεῖ δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νά παραταθεῖ ἀπό τὴν Ἀρχή γιά περιόδο χάριτος μέχρι ἔνα μῆνα ἀπό τὴν ἡμερομηνία λήξεως πού ἀναφέρεται σ' αὐτό.

(5) Πιστοποιητικό θά πάνει νά ισχύει, ἔναν ἔχουν λαβεῖ χώρα σημαντικές ἀλαγές στὴν κατασκευή, ἔξοπλισμό, ἔκαρτήματα, διατάξεις ἢ ὑλικά πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τὶς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος χωρὶς τὴν ἐνέκριση τῆς Ἀρχῆς, ἔκτος ἀπό τὴν ἀπ' εὐθείας ἀντικατάσταση τοῦ ἔξοπλισμοῦ ἢ ἔκαρτήματων μέ σκοπὸ τὴν ἐπισκεψην ἢ τὴν συντήρηση ἢ ἔαν οἱ ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις, διπος καθορίζονται ἀπό τὴν Ἀρχή δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 10 (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν ἔχουν ἐκτελεσθεῖ.

(6) Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σὲ πλοϊο, θά πάνει νά ισχύει μὲ τὴν μεταφορά τῆς σημαίας τοῦ πλοϊου αὐτοῦ στὴν σημαία μιᾶς ἀλλής Χώρας, ἔκτος τῆς περιπτώσεως πού προβλέπεται στὴν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Κατά τὴν μεταφορά τοῦ πλοϊου στὴ σημαία ἄλλου Μέρους, τὸ Πιστοποιητικό θά παραμείνει σὲ ισχύ γιά περιόδο μη ὑπερβαίνουσα τοὺς πέντε μῆνες, ὑπὸ τὸν δρό δι, δὲν θά ἔχει πρό τοῦ τέλους τῆς περιόδου ἐκείνης ἡ μέχρις δου ἢ Ἀρχή ἐκδόσει Πιστοποιητικό σὲ ἀντικατάσταση, οἰονδήποτε εἰναι ἐνωρίτερον. Τὸ ταχύτερον δυνατὸν μετά τὴν μεταφορά πού ἔλαβε χώρα, η Κυβέρνηση τοῦ Μέρους, τοῦ δόποιον τὸ πλοϊο προηγούμενως ἔφερε τὴν σημαία, θά διαβιβάσει στὴν Ἀρχή ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ, πού ἔφερε τὸ πλοϊο πρίν ἀπό τὴν μεταφορά καὶ ἔνα εἶναι δυνατόν ἀντίγραφο τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως.

### Κανονισμός 13

Διατάξεις γιά τὸν Περιορισμό τῆς ἐξ ἀτυχημάτων ρυπάνσεως

(1) Ἡ σχεδίαση, ἡ κατασκευή, ὁ ἔξοπλισμός καὶ ἡ λειτουργία τῶν πλοϊων πού μεταφέρουν τοξικές υγρές ούσιες χύδην, τὰ δοπια ὑπόσκεινται στὶς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά εἰναι τέτοιες ὅστε νά περιορίζεται ἡ ἀνεξέλεγκτη ἀπόρριψη τῶν ούσιων ἀντὸν στὴν θάλασσα.

(2) Κατά τὴν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, θά ἐκδίδει ἢ θά προκαλεῖ τὴν ἐκδοση λεπτομερῶν ἀπαιτήσεων γιά τὴν σχεδίαση, τὴν κατασκευή τόν ἔξοπλισμο καὶ τὴν λειτουργία τῶν πλοϊων αὐτοῦ τοῦ εἰδους.

(3) Οσον ἀφορά τὰ δεξαμενόπλοια χημικῶν, οἱ ἀπαιτήσεις, οἱ ἀναφερόμενες στὴν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά περιλαμβάνουν τούλαχιστον δλες τὶς διατάξεις, πού περιέχονται στὸν Κάθικα διά τὴν κατασκευή καὶ τὸν ἔξοπλισμό τῶν πλοϊων πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα χημικά χύδην, δ ὅποιος υιοθετήθηκε ἀπό τὴν Συνέλευση τοῦ Ὁργανισμοῦ στὴν Ἀπόφαση Α (212) (VII) καὶ δῶς δύναται νά τροποποιηθῇ ἀπὸ τὸν Ὁργανισμό, ὑπὸ τὸν δρό δι, οἱ τροποποιήσεις τοῦ Κάθικος ἐκείνου ἔχουν υιοθετεῖ καὶ ισχύουν σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Ἀρθρου 16 τῆς παρούσης Συμβάσεως τὸ σχετικό μὲ τὴν τροποποιητική διαδικασία Προσαρτήματος ἐνός Παραρτήματος.

### ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ I

#### ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

**Κατηγορία A.** Ούσιες πού εἶναι βιοσυστωρεμένες καὶ προκαλοῦν κίνδυνο στὴν ίδροβιτια ζωή ἢ στὴν ἀνθρώπινη υγεία ἢ οἱ δόποιες εἶναι πολὺ τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σὲ βαθμό Κινδύνου 4, πού καθορίζεται σὲ TLm μικρότερο τοῦ 1 PPM) καὶ ἐπιπροσθέτως δρισμένες ούσιες πού εἶναι μέτρια τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σὲ βαθμό Κινδύνου 3, πού καθορίζεται σὲ TLm τοῦ 1 PPM) καὶ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο τῶν 10 PPM) καὶ ἐπιπροσθέτως δρισμένες ούσιες πού εἶναι έλαφρα τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σὲ βαθμό Κινδύνου 2, πού καθορίζεται σὲ TLm τῶν 10 PPM ἡ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο ἀπό 100 PPM) δταν ίδιαιτερο βάρος δίνεται σὲ πρόσθετους παράγοντες στὴν εἰκόνα τοῦ κινδύνου ἢ σὲ ειδικά χαρακτηριστικά τῆς ούσιας.

**Κατηγορία B.** Ούσιες πού εἶναι βιοσυστωρεμένες μὲ μία βραχεῖα συνοχή τῆς τάξεως μᾶς ἔρδουμάδος ἢ λιγώτερο ἢ οἱ δόποιες δύναται νά προκαλέσουν μόλυνση τῆς θαλασσίας τροφῆς ἢ οἱ δόποιες εἶναι μέτρια τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σὲ βαθμό Κινδύνου 3, πού καθορίζεται μὲ TLm τοῦ 1 PPM ἡ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο τῶν 10 PPM) καὶ ἐπιπροσθέτως δρισμένες ούσιες πού εἶναι έλαφρα τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σὲ βαθμό Κινδύνου 2, πού προσδιορίζεται μὲ TLm τῶν 10 PPM ἡ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο ἀπό 100 PPM) δταν ίδιαιτερο βάρος δίνεται σὲ πρόσθετους παράγοντες στὴν εἰκόνα τοῦ κινδύνου ἢ σὲ ειδικά χαρακτηριστικά τῆς ούσιας.

**Κατηγορία Γ.** Ούσιες πού εἶναι έλαφρα τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μὲ βαθμό Κινδύνου 2, πού προσδιορίζεται μὲ TLm τῶν 10 ἡ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 100 PPM) καὶ ἐπιπροσθέτως δρισμένες ούσιες πού εἶναι ίδιαιτερα μή τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μὲ βαθμό Κινδύνου 1, πού καθορίζεται σὲ TLm 100 PPM ἡ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 1.000 PPM) δταν ίδιαιτερο

βάρος δίνεται σὲ πρόσθετους παράγοντες στὴν εἰκόνα τοῦ κινδύνου ἢ σὲ ειδικά χαρακτηριστικά τῆς ούσιας.

**Κατηγορία Δ.** Ούσιες πού εἶναι πρακτικά μή τοξικές στὴν ίδροβιτια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μὲ βαθμό Κινδύνου 1, πού καθορίζεται σὲ TLm 100 PPM ἡ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 1.000 PPM) ἢ προκαλοῦν κατακθήσεις πού καλύπτουν τὸν βιθό τῆς θάλασσας, μὲ μεγάλο βιοχημικῶς διπτιχόδιο (BOD) ἢ πολύ ἐπικίνδυνες γιά τὴν ἀνθρώπων μέτωπον μέ LD<sub>50</sub> λιγώτερο τῶν 5 mg/kg ἢ προκαλοῦν μέτρια μείωση τῆς άρμονίας τοῦ χώρου λόγω χαρακτηριστικῶν ἐμμονῆς, δσηῆς, δηλητηριωδῶν ἢ διεγερτικῶν, πού ἔχει σχέση πιλανδός μὲ τὴν χρήση τῶν ἀκτῶν ἢ μέτρια ἐπιβλαβεῖς στὴν ἀνθρώπων υγεία μέ LD<sub>50</sub> τῶν 5 mg/kg ἡ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 50 mg/kg καὶ προκαλοῦν μικρή μείωση τῆς άρμονίας τοῦ περιβάλλοντος.

“**Άλλες υγρές ούσιες** (για τοὺς σκοπούς τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Παραρτήματος). Ούσιες πού δὲν ἀνήκουν στὶς ἀνωτέρω κατηγορίες Α. Β. Γ καὶ Δ

### ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ II

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΒΛΑΒΕΡΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

Ούσια	άρθρος H.E.	Κατηγορία μυπάνσεως γιά λειτουργική ἀπόρριψη		Πάραμενουσα συγκέντρωση (ποσοστό ἐπ τοῦς εκατό βάρους)
		Ι	ΙΙ	
		ΙΙΙ	IV	
		δκτός ειδικῶν περιοχῶν	δκτός ειδικῶν περιοχῶν	
Ακεταλδενδη	1089	Γ		
Οξεικό δέξι	1842	Γ		
Οξεικός Ανυδρίτης	1715	Γ		
Ακετόνη	1090	Δ		
Ακετόνη Κυανούδρινη	1541	Α	0.1	0.05
Ακετούλοχωρίδιο	1717	Γ		
Ακρολενή	1092	Α	0.1	0.05
Ακρυλικό δέξ*	-	Γ		
Ακρυλονιτρίλιο	1093	Β		
Νιτρίλιο τοῦ ἀδιπικοῦ δέξ	-	Δ		
Θεικά ἀλκυλοβενζόλια (μ' εὐθεία βλυσο)		Γ		
(διακλαδομένη βλυσο)		Β		
Αλλυλική ἀλκοόλη	1098	Β		
Αλλυλοσχλωρίδιο	1100	Γ		
Αλούμιν (15% διάλυμα)	-	Δ		
Αμινοαυθιλεθανολαμίνη (Υδροξευθελοισιθλεν- διαμίνη*)	-	Δ		
Αμμωνία (28% διάλυμα)	1005	Ε		
Οξεικός Ισοαμυλεστήρ νορμάλ αμυλεστήρ	1104	Γ		
Νορμάλ αμυλική ἀλκοόλη	-	Δ		
Ανιλίνη	1547	Γ		
Βενζόλιο	1114	Γ		
Βενζυλική ἀλκοόλη	-	Β		
Νορμάλ δξεικός βουτυλεστήρ	1123	Δ		
Βενζινοχλωρίδιο	1738	Β		
Οξεικός δευτεροταγής βουτυλεστήρ	1124	Δ		
Νορμάλ ἀκριλικός βουτυλεστήρ	-	Δ		
Βουτυλικός Βουτυλεστήρ*	-	Β		
Βουτυλενογλυκόλη(ες)	-	Δ		
Μεθιλο-ακρυλικός				
Βουτυλεστήρ	-	Δ		
Νορμάλ Βουτυλο αλδεύδη	1129	Β		
Βουτυλικό δέξ	-	Β		
Υδροξείδιο ἀσβεστίου (διάλυμα)	-	Δ		
Καμφορέλαιο	1130	Β		
Διθειένθραξ	1131	Α	0.001	0.005
Τετραχλωράνθραξ	1846	Β		
Καντική ποτάσσα(ύδρο- ζείδιο τοῦ Καλλίου)	1814	Γ		
Χλωροοξεικό δέξ	1750	Γ		
Χλωροφόρμιο	1888	Β		
Ακάθαρτη ἡ-έμπυρική περιοδιεΐν*	-	Δ		
Χλωροθεικό δέξ	1754	Γ		

\* Ο Αστερίσκος δηλώνει δτι, ἡ ούσια ἔχει προσωρινά συμπεριληφθεῖ α' αὐτὸ τὸν κατάλογο καὶ δτι περαιτέρω στοιχεία είναι ἀπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεῖ ἡ ἐκτίμηση τῶν περιβαλλοντολογικῶν κινδύνων, ίδιαιτερα δὲ αὐτῶν πού ἀπειλοῦνται

Ούσια	I	II	III	IV	Ούσια	I	II	III	IV
Πιμαχοτοπολυένη	—	B			άκρυλικός έστηρ	—	Δ		
Κιτρικό δέξιο (10% - 25%)	—	Δ			Ίσοβουτυλοαλδεϋδη	2045	Γ		
Κρεοζότον	1334	A	0.1	0.05	Ίσοοκτάνιο*	—	Δ		
Κρεζόλες	2076	A	0.1	0.05	Ίσοπεντάνιο	—	Δ		
Χλωροπρένιο*	1991	Γ	0.1	0.05	Ίσοφορόνη	—	Δ		
Κρεζολικό δέξι	2022	A	0.1	0.05	Ίσοπροπυλαμίνη	1221	Γ		
Κροτονο αλδείνη	1143	B			Ίσοπροπολο κυκλοεξάνιο	—	Δ		
Κουμένιο	1918	Γ			Ίσοπρένιο	1218	Δ		
Κυκλοεξάνιο	1145	Γ			Γαλακτικό δέξι	—	Δ		
Κυκλοεξανόλη	—	Δ			Μεσιτυλοξείδιο*	1229	Γ		
Κυκλοεξανόνη	1915	Δ			Όξεικός μεθυλεστήρ	1231	Δ		
Κυκλο εξαλαμίνη*	—	Δ			Άκρυλικός Μεθυλεστήρ	1919	Γ		
παρα-κουμένιο					Μεθυλο αμυλο αλκοόλη	—	Δ		
(ίσοπροπολο τολουόλιο)*	2046	Δ			Μεθυλο χλωρίδιο	1593	B		
Δεκαϋδροξυναφθαλίνη	1147	Δ			2 - Μεθυλο - 5 - αιθυλο- πυριδίνη*	—	B		
Δεκένιο	—	Δ			Μεθυλο μεθακρυλικός έστηρ	1247	Δ		
Διασετοναλκοόλη*	1148	Δ			2 - μεθυλοπεντένιο*	—	Δ		
Διβενζυλανθήτη*	—	Γ			Άλφα-μεθυ στυρένιο*	—	Δ		
Διχλωροβενζόλια	1591	A			μονοχλωροβενζόλιο	1134	B		
Διχλωροαιθυλοαιθήρ	1916	B			Μονοαιθανολαμίνη	—	Δ		
Μείγμα διχλωροπροπενίου	2047	B			Μονοισοπροπανολαμίνη	—	Γ		
διχλωροπροπανίου					Μονομεθυλο αιθανολαμίνη	—	Γ		
Διαιθυλαμίνη	1154	Γ			Μονονιτροβενζόλιο	—	Γ		
Μείγμα Ισομερών διαιθυλοβενζόλιων	2049	Γ			Μονοισοπροπαλαμίνη	—	Γ		
Διαιθυλαμίνη	1155	Δ			Μορφολίνη*	2054	Γ		
Διαιθυλενεστριαμίνη*	2079	Γ			Ναφθαλίνη (διαλυμένη άπο ζέστη)	1334	A	0.1	0.05
Διαιθυλενογλυκόλη μονοαιθυλαιθήρ	—	Γ			Ναφθενικά δέξια	—	A	0.1	0.05
Διαιθυλοκετόνη (3- πεντανόνη)	1156	Δ			Νιτρικό δέξι (90%)	2031/ 2032			
Διισομπούταλενιο	2050	Δ			2 - Νιτροπρόπανιο	—	Δ		
Διισοπροπανολαμίνη	—	Γ			* Ορθο-Νιτρο τολουόλιο	1664	Γ		
Διισοπροπαλαμίνη	1158	Γ			Νονυλική άλκοόλη 9 άτομα C*	—	Γ		
Διισοπροπαλαιθήρ*	1159	Δ			Νονυλοφαινόλη	—	Γ		
Διμεθυλαμίνη (40% ίδατάδης)	1160	Γ			Νόρμαλ - άκτανόλη	—	Γ		
Διμεθυλοαιθανολαμίνη (2- διμεθυλαμινοαιθανόλη)*	2051	Γ			* Ατμίζον θεικό δέξι	1831	Γ		
Διμεθυφορμαϊλο, 1, 4, διοξάνιο*	1163	Γ			* Οξαλικό δέξι	—	Δ		
Μίγματο διφαίνυλο και διφαίνυλοξείδιο*	—	Δ			Πενταχλωροαιθάνιο	1669	B		
Διαδεκυλοβενζόλιο	—	Γ			Νορμάλ πεντάνιο	1265	Γ		
Επιχλωριδρίνη	2023	B			* Υπερχλωροαιθανένιο (Τετραχλωροαιθανένιο)	1897	B		
Οξεικός 2-αιθυλεξανθολεστήρ*	—				Φαινόλη	1671	B		
Οξεικός αιθυλεστήρ	1172	Δ			Φωσφορικό δέξι	1805	Δ		
Άκρυλικός αιθυλεστήρ	1173	Δ			Φώσφορος (στοιχειακός)	1338	A	0.01	0.05
Αιθυλαμπυλούντη*	1917	Δ			Φθαλικός άνυδριτης (τετρημένος)	—	Γ		
Αιθυλοβενζόλιο	—	Γ			Βήτα - Προπιολακτόνη*	—	B		
Αιθυλοκυκλοεξάνιο	1175	Γ			Προπιο αλδεϋδη	1275	Δ		
Αιθυλοχλωρούδρινη (2 - Χλωροαιθανόλη)	1135	Δ			Προπιονικό δέξι	1848	Δ		
Αιθυλοκυανούδρινη*	—	Δ			Προπιονικός άνοδριτης	—	Δ		
Αιθυλοδιαμίνη	1604	B			Νορμάλ - άξεικός προπυλεστήρ*	1276	Γ		
Αιθυλογλυκόλη μονοαιθυλαιθήρ	—	Δ			Νορμάλ Προπυλική άλκοόλη	1274	Δ		
2-αιθύλ εξύλ άκρυλικός έστηρ*	—	Δ			Νορμάλ Προπυλαμίνη	1277	Γ		
2 - Αιθυλ εξύλ άλκοόλη Αιθυλικός έστηρ γαλακτικού δέξιος*	1192	Δ			Πυριδίνη	1282	B		
2 - αιθυλο - 3 - προπυλοακρολείνη Φορμαλδεΰδη*	—	B			Τετραχλωριούχο πυρίτιο	1818	Δ		
(37-50% διάλιση)	1198	Γ			Διάλυμα διχρωμικού νατρίου	—	Γ		
Μυρμπιγκικό δέξι	1779	Δ			* Ύδροξείδιο τού νατρίου	1824	Γ		
Φουρφουριλδαλκοόλη Επτανικό δέξι*	—	Δ			Διάλυμα πενταχλωροφαινόλικο νατρίου	—	Δ	0.1	0.05
* Έξημεθυλενοδιαμίνη*	1783	Γ			Μονομερές τού στυρενίου Θεικό δέξι	1830/ 1831/ 1832			
* Ύδροχλωρικό δέξι	1789	Δ			Τειόλιπος	—	Δ		
* Ύδροφορφουρικό δέξι 40% ίδατάδης)	1790	B			Τετρααιθυλοινχος	—	Δ		
* Υπεροξείδιο τού θερμογόνου (μεγαλύτερο άπο 60%)	2015	Γ			μόλυβδος	1649	A	0.1	0.05
* Άκρυλικός ισοβουτυλοαλκοόλη Ισοβουτυλομεθυλο	1212	Δ			Τετρανδροφουράνιο	2056	Δ		
		Γ			Τετρανδροναφθαλίνιο.	1540	Γ		
					Τετραμεθυλοβενζόλιο	—	Δ		
					Τετραμεθυλοινχος	—	Δ		
					μόλυβδος	1649	A	0.1	0.05
					Τετραχλωριούχο τιτάνιο	1838	Δ		
					Τολουόλιο	1294	Γ		
					Διεσοκυανούχο	—			
					Τολουόλιο	2078	B		

\* Ό Αστερίσκος δηλώνει ότι, ή ούσια έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αιτό τών κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι άπαραίτητα για νά σιμπληρωθεί η έκτιμηση τών περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ίδιαίτερα ότι αντιτίθεται στην ποιότητα των άνδροβιτιών στην οργανισμούς.

Ονόμας	I	II	III	IV
Τριχλωροαιθάνιο	—	Γ	—	
Τριχλωροαιθανένιο	1710	Β		
Τριεθανολαμίνη	—	Δ		
Τριεθυλαμίνη	1296	Γ		
Τριμεθυλοβενζόλιο*	—	Γ		
Φωσφορικό Τριτολύλιο (Τρικρεσυλφωφαστής)*	—	Β		
Τερεβυνθέλαιο (ξύλο)	1299	Β		
Όξεικός Βινυλεστήρ	1301	Γ		
Βινυλοχλωρίδιο	1303	Β		
Ξυλέλια (μήγμα ίσομερών)	1307	Γ		
Διισομπουτυλοκετόνη	1157	Δ		

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΆΛΛΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

\* Ακέτυλο νιτρίλιο (Μεθυλοκυανίδιο)  
Τεταρτοταγής άκυλική άλκοολη  
Νορμάλ Βουτυλική άλκοολη  
Βουτυρολακτόνη  
Διάλυμα χλωριούχου άσβεστου  
Καστορέλαιο  
Χυμοί Κιτρικού δέξιος  
Κοκκόλιπος  
Έλαιο (πατέλαιο βακαλάου)  
Ίσοδεκυλοαλκοόλη  
Νορμάλ δεκυλοαλκοόλη  
Δέκυλο ακτυλοαλκοόλη  
Διβουτυλικός αιθήρ  
Διεθανολαμίνη  
Διεθυληνογλυκόζη  
Διπεντέλιο  
Διπροπολαινογλυκόζη  
Αιθυλική άλκοολη  
Αιθύλειο άλκοολη  
Λιπαράι άλκοολαι (C<sub>12</sub> - C<sub>20</sub>)  
Γλυκερίνη  
Κανονικό έπτανιο  
Έπτενιο (μήγμα ίσομερή)

Κανονικό έξανιο  
Λιγροΐνη  
Μεθυλική άλκοολη  
Όξεικός μεθυλαμελεστήρ  
Μεθυλοακυλο κετόνη  
Γάλα  
Μελάσσα  
Έλαιο έλαιιν  
Πολυπροπολαινογλυκόλη  
Όξεικός ισοπροπολεστήρ  
Ισοπροπολαινοαλκοόλη  
Προπολαινογλυκόλη  
Προπολαινοξειδίο  
Τετραμερές προπολαίνιο  
Τριμερές προπολαίνιο  
Σορβιτόλη  
Θεῖο (ύγρο)  
Δεκατριόλη  
Τριεθυλαινογλυκόλη  
» τεραμίνη  
Τριπροπολαινογλυκόλη  
Υδωρ  
Ολνος

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ  
ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Όνομα πλοίου .....  
Μεταφορική ίκανότης σε φορτίο έκαστης  
δεξαμενής σε κυβικά μέτρα .....  
Ταξείδι άπο ..... σέ .....

## (α) Φόρτωση φορτίου

- Ημερομηνία και τόπος φορτώσεως
- Όνομασία και κατηγορία του φορτίου (ων) πού φορτώθηκε
- Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού φορτώθηκαν

## (β) Μεταφορά φορτίου

- Ημερομηνία της μεταφορᾶς
- Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών)
  - άπο
  - εἰς
- Ήταν ή δεξαμενή(νές) της 5 (i) κενή
- Έάν δχι, άπομένουσα ποσότης

## (γ) Έκφόρτωση φορτίου

- Ημερομηνία και τόπος έκφορτώσεως

- Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού έκφορτώθηκαν
- Ήταν ή δεξαμενή(νές) κενή
- Έάν δχι, άπομένουσα ποσότης στήν δεξαμενή(νές)
- Πρόκειται νά καθαρισθεί ή δεξαμενή
- Ποσότης πού μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή καταλοίπων.
- Χαρακτηριστικά της δεξαμενής καταλοίπων
- Έρματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου
- Χαρακτηριστικά της δεξαμενῆς(νών) πού έρματισθηκε
- Ημερομηνία και στήγμα τοῦ πλοίου κατά τήν έναρξη τοῦ έρματισμοῦ

..... Υπογραφή Πλοιάρχου  
Καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου  
Οὐσίες Κατηγορίας Α

- Χαρακτηριστικά της δεξαμενῆς(νών) πού καθαρίσθηκε.
- Ημερομηνία και τόπος κάθαρισμοῦ
- Μέθοδος(οι) καθαρισμοῦ
- Τόπος τῶν έγκαταστάσεως εύκολιῶν υποδοχῆς καταλοίπων πού χρησιμοποιήθηκαν
- Συγκέντρωση τῶν δποβλήτων δταν σταμάτησης ή άπορριψη στήν έγκατασταση υποδοχῆς καταλοίπων.
- Ποσότητα πού παραμένει στήν δεξαμενή
- Διαδικασία και ποσότητα θδατος πού είσηκθηκε στήν δεξαμενή γιά τόν τελικό καθαρισμό.
- Τόπος, ήμερομηνία άπορριψεως στήν θάλασσα.
- Διαδικασία και έξοπλισμός πού χρησιμοποιήθηκε γιά τήν άπορριψη στήν θάλασσα.
- Οὐσίες Κατηγορίας Β, Γ και Δ
- Διαδικασία πλύσεως πού χρησιμοποιήθηκε.
- Ποσότητα θδατος πού χρησιμοποιήθηκε.
- Ημερομηνία, τόπος τής άπορριψεως στήν θάλασσα.
- Διαδικασία και έξοπλισμός πού χρησιμοποιήθηκε γιά τήν άπορριψη στήν θάλασσα.

..... Υπογραφή Πλοιάρχου

## (στ) Μεταφορά θδατίνου άκαθάρτου ξρματος.

- Χαρακτηριστικά της δεξαμενῆς(νών).
- Ημερομηνία και τόπος τοῦ πλοίου κατά τήν έναρξη τής άπορριψεως στήν θάλασσα.
- Ημερομηνία και τόπος τοῦ πλοίου κατά τό πέρας τής άπορριψεως στήν θάλασσα.
- Ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τής άπορριψεως.
- Ποσότητα πού άπορριψηκε στήν θάλασσα.
- Ποσότητα τοῦ ρυπανθέντος θδατος πού μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή(νές) καταλοίπων (χαρακτηριστικά της δεξαμενῆς(νών))
- Ημερομηνία και λιμένες άπορριψεως σε εύκολιες ύπο-

\* Αστερίσκος δηλώνει δτι, ή ούσια έχει προσωρινά συμπειριηφθεί σ' αύτό τόν κατάλογο και δτι περαιτέρω στοιχεία είναι άπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεί ή έκτιμηση τῶν περιβαλλοντολογικῶν κινδύνων, ίδιαίτερα δέ αύτῶν πού άπειλούν τούς θδροβίους όγρανισμούς.

δοχής καταλοίπων της ξηρᾶς  
(έαν ύπάρχουν)

..... 'Υπογραφή Πλοιάρχου

(η) Μεταφορά άπό την δεξαμενή καταλοίπων/διάθεση καταλοίπων

37. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νῶν) καταλοίπων.  
38. Ποσότητα πού διατέθηκε άπό κάθε δεξαμενή.

39. Μέθοδος διαθέσεως τῶν καταλοίπων:

- (α) Έγκαταστάσεις ύποδοχῆς  
(β) Αναμγέμων μέ φορτίο  
(γ) Μεταφορά σ' ολλή (διλλες)  
δεξαμενή(νές), χαρακτηρι-  
στικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν)  
(δ) Άλλη μέθοδος

40. Ήμερομηνία καί λιμένες διαθέσεως τῶν καταλοίπων.

(θ) Τυχαῖα ή ολλή έξαιρετικοῦ χαρακτήρος άπόρριψη.

41. Ήμερομηνία καί τόπος συμβάντος.

42. Τόπος ή στήγμα του πλοίου τήν άρδευση του συμβάντος

43. Ποσότητα κατά προσέγγιση, δνομασία καί κατηγορία ούσιας.

44. Συνθήκες τῆς άπορρίψεως ή τῆς διαφυγῆς καί γενικές παρατηρή-  
σεις.

..... 'Υπογραφή Πλοιάρχου.

#### ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

#### ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΔΗΝ, 1973

(Σημείωση: Αντό το Πιστοποιητικό θά συμπληρώνεται στήν περίπτωση δεξαμενο-  
πλοίου χημικῶν άπό τό πιστοποιητικό πού διατείται σύμφωνα μέ τίς  
διατάξεις του Κανονισμού 13 (3) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως).

('Επίσημη σφραγίδα)

'Εκδόθηκε δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή τῆς  
Ρυπάνσεως άπό πλοία, 1973, κατ' ἐντολή τῆς Κυβερνήσεως.

..... (πλήρης έπισημος προσδιορισμός τῆς χώρας)

άπό .....  
(πλήρης έπισημος προσδιορισμός τοῦ άρμοδιού όργανου ή δργανισμοῦ έξουσιο-  
δοτηθέντος δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή  
τῆς Ρυπάνσεως άπό πλοία, 1973)

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	Λιμήν Νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα

ΜΕ ΑΥΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. "Οτι τό πλοίο έχει έπιθεωρηθεί δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ  
Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως.

2. "Οτι ή έπιθεώρηση άποδεικνύει διτι, τό σχέδιο, ή κατασκευή καί δέξιοπλισμός  
του πλοίου είναι αύτον τοῦ τύπου, μάστε νά έλαχιστοποιείται ή άνεξέλεγκτος άπόρρι-  
ψη στήν θάλασσα τοξικῶν υγρῶν ούσιών.

3. "Οτι οι άκολουθες διατάξεις καί διαδικασίες έχουν γίνει άποδεκτές άπό τήν  
'Αρχη σε σχέσεις με τήν έφαρμογή τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Παραρτήματος II τῆς  
Συμβάσεως:

..... (συνεχίζεται εἰς τό επισυνάπτομενο φύλλο (α) υπογεγραμμένα καί φέροντα  
κατάλληλο ήμερομηνία)

..... Αντό τό πιστοποιητικό ισχύει μέχρι .....  
..... ήποκείμενο σε ἐνδιάμεση έπιθεώρηση(σεις) κατά διάσημα .....

..... 'Εκδόθηκε .....

..... 19.....  
('Υπογραφή τοῦ άρμοδιού έξουσιοδοτημένου όργανου  
πού έκδει τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

'Ενδιάμεσες Επιθεωρήσεις

Μέ αύτό πιστοποιεῖται διτι, μία ἐνδιάμεση έπιθεώρηση άπατείται άπό τόν Κανονισμό<sup>10 (1) (γ)</sup> τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως, τό πλοίο αύτό καί ή κατάστασή του  
εύρεθησαν νά συμμορφούνται μέ τίς σχετικές διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

..... 'Υπογράφηκε .....  
('Υπογραφή άρμοδιού έξουσιοδοτημένου όργανου)

..... Τόπος .....

..... 'Ημερομηνία .....

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

..... 'Υπογράφηκε .....  
('Υπογραφή άρμοδιού έξουσιοδοτημένου όργανου)

..... Τόπος .....

..... 'Ημερομηνία .....

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

..... Δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 12 (2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος II τῆς  
Συμβάσεως ή ισχύς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ παρατίνεται έως

..... 'Υπογράφηκε .....  
('Υπογραφή τοῦ άρμοδιού έξουσιοδοτημένου όργανου)

..... Τόπος .....

..... 'Ημερομηνία .....

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ  
ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΝ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ Η ΕΝΤΟΣ  
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΩΤΩΝ ΦΟΡΗΤΩΝ ΔΕΣΑΜΕΝΩΝ Η ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμός 1

Έφαρμογή

(1) 'Εκτός έναν ολλή ρητῶς δίριζεται, οι Κανονισμοί αύτοῦ τοῦ Παραρτήματος,  
έφαρμόζονται σε δια τά πλοία πού μεταέρευνται βλαβείς ούσιες σε συσκευασία ή σε  
έμπορευματοκιβώτια ή σε φορτητές δεξαμενές ή σε διδικά ή σιδηροδρομικά βυτιοφόρα  
δύχηματα.

(2) 'Η μεταφορά μέ αύτο τόν τρόπο έπιβλαβων ούσιων άπαγορεύεται, έκτός έναν  
γίνεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) 'Η Κυβερνησή κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά έκδοσει γιά συμπλήρωση τῶν  
διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος ή θά προκαλέσει τήν έκδοση λεπτομερῶν  
άπαιτησεων γιά τήν συσκευασία τήν σήμανση καί τήν τοποθέτηση έπικεττῶν, τήν  
άποδειξη ή έγγραφων, τήν στοιβασία, τούς ποσοτικούς περιορισμούς, τίς έξαιρέσεις  
καί τήν άνακοίνωση, γιά τήν άποφυγή ή τήν έλαχιστοποίηση τῆς ρυπάνσεως τοῦ  
θαλασσίου περιβάλλοντος ή θά βλαβερές ούσιες.

(4) Διά τήν έφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἀδεια δοχεῖα, ἐμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές καὶ διδικά καὶ σιδηροδρομικά βυτιοφόρα δχήματα, τά δποια ἔχουν χρησιμοποιηθεὶς προηγουμένων γιὰ τήν μεταφορά ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν θά ἐκλαμπάνονται ως ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, ἐκτός ἐάν ἐπερκεῖς προφυλάξεις ἔχουν ληφθεῖ, οι δποιες νά ἑξαφαλίζουν ὅτι αὐτά δέν περιέχουν κατάλοιπα, πόν εἶναι ἐπικινδύνα γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

### Κανονισμός 2

#### Συσκευασία

Συσκευασίες, ἐμπορευματοκιβώτια φορτίου, φορητές δεξαμενές καὶ διδικά καὶ σιδηροδρομικά βυτιοφόρα δχήματα θά εἶναι καταλλήλου τόπου ὁποιούδετε νά περιορίζεται ὁ κίνδυνος ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, ἔχοντας ὅπ' ὅψη τό διατάξεων περιεχόμενό τους.

### Κανονισμός 3

#### Σήμανση καὶ Τοποθέτηση ἐτικετῶν

Δέματα, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν φορτώνονται μεμονωμένα ή διμαδικά ή σέ ἐμπρευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή διδικά καὶ σιδηροδρομικά βυτιοφόρα δχήματα, περιέχοντα βλαβερή οὐσία, θά εἶναι μαρκαρισμένα ἀνεξίτηλα μέ τήν ὄρθη τεχνική ὄνομασία (ἐμπορικές ὄνομασίες δὲν θά χρησιμοποιοῦνται σάν ὄρθη τεχνική ὄνομασία) καὶ ἐπ' πλέον θέ εἶναι μαρκαρισμένα μέ μία ευδιάκριτη ἐτικέττα η πινακίδα διάτρητη μέ γράμματα, ὑπόδεικνύονται διτι, τό περιεχόμενο εἶναι ἐπιβλαβεῖς. Ὁ προσδιόρισμός αὐτοῦ τοῦ τύπου θά συμπληρώνεται, δταν εἶναι δυνατόν μέ δλλα μέσα, ἐπι παραδείγματι μέ τήν χρησιμοποίηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Ἐθνῶν.

### Κανονισμός 4

#### Ἀποδεικτικά ἔγγραφα

(1) Σέ ὅλα τά σχετικά ἔγγραφα μέ τήν μεταφορά τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν διά θαλάσσης, δποιούδετε νά περιορίζονται δινομαστικῶν θά χρησιμοποιεῖται ή ὄρθη τεχνική ὄνομασία τῶν οὐσιῶν (ἐμπορικά ὄνόματα δὲν θά χρησιμοποιοῦνται).

(2) Τά φορτωτικά ἔγγραφα, πού παραδίνονται ἀπό τόν φορτωτή θά περιλαμβάνουν ἕνα πιστοποιητικό ή μία δήλωση διτι, τό φορτίο πού παραδόθηκε γιά μεταφορά εἶναι καταλλήλως συσκευασμένο, μαρκαρισμένο καὶ ἔχουν ἐπικολλήθει ἐτικέττες καὶ εἶναι σέ καλή κατάσταση, γιά μεταφορά ὡστε νά μειοῦνται δι κίνδυνος γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

(3) Κάθε πλοίο, τό δποιο μεταφέρει ἐπιβλαβεῖς οὐσίες θά φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό, τό δποιο θά ἀναφέρει τίς ἐπιβλαβεῖς οὐσίες στό πλοίο καὶ τήν θέση τους. Λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, τό δποιο θά καθορίζει τήν θέση δλων τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν στό πλοίο, δύναται νά χρησιμοποιηθεῖ, ἀντί αὐτῆς τής ειδικής καταστάσεως ή τοῦ δηλωτικοῦ. Ἐπίσης ἀντίγραφα τῶν ἔγγραφων αὐτοῦ τοῦ τύπου θά κρατοῦνται στήν ξηρά ἀπό τόν πλοιοκτήτη η ἀπό τούς ἀντιπροσώπους του, ἔως δτου, οι ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἐκφορτωθοῦν.

(4) Σέ περίπτωση κατά τήν διποια τό πλοίο μεταφέρει ειδική κατάσταση ή δηλωτικό ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, τό δποιο ἀπατεῖται διά τήν μεταφορά τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἀπό τήν ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Ασφαλεια τής 'Ανθρωπίνης Ζωῆς στήν Θάλασσα τά ἔγγραφα πού ἀπαιτοῦνται διά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δύναται νά συνδυασθοῦν μέ ἐκείνα τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων. "Οταν συνδυάζονται ἔγγραφα, σαφής διάκριση θά γίνεται μεταξύ τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων καὶ τῶν λοιπῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν.

### Κανονισμός 5

#### Στοιβασία

Οι ἐπιβλαβεῖς οὐσίες θά στοιβάζονται καὶ θά ἀσφαλίζονται καταλλήλως ὡστε νά μειώνονται οι κίνδυνοι γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον, χωρίς νά τίθεται σέ κίνδυνο ή ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβατών.

### Κανονισμός 6

#### Ποσοτικό περιορισμόι

'Ωρισμένες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, οι δποιες εἶναι πολύ ἐπικινδύνες γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον δύναται, γιά καθαρώς ἐπιστημονικούς ή τεχνικούς λόγους, ν' ἀπαγορευθεῖ η μεταφορά τους ή νά περιορισθεὶς η ποσότης ή δποια θά μεταφέρεται σέ κάθε πλοίο. "Οταν περιορίζεται η ποσότητα πρέπει νά λαμβάνεται ὅπ' ὅψη τό μέγεθος, η κατασκευή καὶ δ ἐξοπλισμός τοῦ πλοίου, καθώς ἐπίσης καὶ ή συσκευασία καὶ οι ὑπάρχουσες φυσικές ίδιοτητες τής οὐσίας.

### Κανονισμός 7

#### Ἐξαιρέσεις

(1) 'Απόρριψη λόγω ἀβαρίας τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν πού μεταφέρονται σέ συσκευασία, σέ ἐμπρευματοκιβώτια, δεξαμενές καὶ διδικά καὶ σιδηροδρομικά βυτιοφόρα δχήματα θά' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν εἶναι ἀναγκαία λόγω τής ἀσφάλειας τοῦ πλοίου ή τής διασύνσεως ζωῆς στήν θαλάσσα.

(2) 'Υποκείμενα στίς διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, κατάλληλα μέτρα, βασισμένα στίς φυσικές, χημικές καὶ βιολογικές ίδιοτητες τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν θά λαμβάνονται γιά νά ρυθμίζουν τίς ἀπορρίψεις τῶν ὑγρῶν καθαρισμού ὑπό τήν προβούθηση θήτη, η συμμόρφωση μέ τά μέτρα αὐτοῦ τοῦ τύπου δέν θά βλαπτεί τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβατών σ' αὐτό.

### Κανονισμός 8

#### Κοινοποίησης

"Οσον ἀφορᾶ ὠρισμένες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, οι δποιες δύνανται νά καθορίζονται ἀπό τήν Κυβέρνηση ἐκάστου Μέρους τής Συμβάσεως, δλοιαρχος ήδ πλοιοκτήτης τοῦ πλοίου ή δ ἀντιπρόσωπος του θά ειδοποιεῖ τήν ἀρμόδια Ἀρχή τοῦ λιμένος περί τής προθετέως του νά φορτώσει ή νά ἐκφορτώσει οὐσίες αὐτοῦ τοῦ τύπου τούλαχιστον 24 ὥρες πρό τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### Κανονισμός 1

#### Ὀρισμοί

Διά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Νέο πλοίο» εἶναι τό πλοίο, γιά τό δποιο ή σύμβαση κατασκευῆς ὑπεγράφη η ἐλλείγονται συμβάσεως κατασκευῆς, η τροπής τοῦ δποιού τοποθετήθηκε ή εύρισκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς, κατά η μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ !σχο τοῦ παρόντος Παραρτήματος: ή

(β) η παράδοση τοῦ δποιού θά λάβει χώρα τρία ή περισσότερα ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ !σχο τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) «Υπάρχον πλοίο» εἶναι τό πλοίο πού δέν εἶναι νέο.

(3) «Λύματα» εἶναι:

(α) η ἀποχέτευση ή δλλα ἀπόβλητα ἀπό κάθε τύπο ὁχετοῦ τῶν ἀποχωρητηρίων, οὐρητηρίων καὶ WC.

(β) η ἀποχέτευση ἀπό λατρικό χώρο (φαρμακείο, νοσοκομείο κλπ) διά μέσου τῶν νιπτήρων πλυσίματος, τῶν λουστήρων καὶ τῶν ἀποχετευτικῶν ἀγωγῶν πού εύρισκονται σέ τέτοιες:

(γ) η ἀποχέτευση ἀπό χώρους πού ζοῦν ζῶα: ή

(δ) λοιπά ἀπόβλητα δύστα, δταν ἀναμειγνύονται μέ τίς ἀποχετεύσεις πού καθορίζονται ἀνωτέρω.

(4) «Δεξαμενή συγκρατήσεως» εἶναι η δεξαμενή, η δποια χρησιμοποιεῖται διά τήν συγκέντρωση καὶ ἀποθήκευση τῶν λυμάτων.

(5) «Πλησιέστερη ἀκτή». 'Ο δρος ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή' σημαίνει ἀπό τήν βασική γραμμή, ἀπό τήν διποια ἔχει καθιερωθεῖ η μέτρηση τῶν χωρικῶν δύάτων μάς ἐπικράτεις σύμφωνα μέ τό Διεθνές Δίκαιο, πλὴν τής περιπτώσεως πού γιά τούς σκοπούς τής παρούσης Συμβάσεως ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» έξωθεν τής βορειοανατολικῆς ἀκτῆς τής Ανταρκτικής θά θωρακίται ἀπό τήν γραμμή, πού διαγράφεται ἀπό σημεῖο τῆς ἀκτῆς τής Ανταρκτικής μέτροι.

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μῆκος 142°08' 'Ανατολικό μέχρι τοῦ σημείου, τό δποιο ἔχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μῆκος 141°55' 'Ανατολικό ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο,

Γεωγραφικό μῆκος 142°00' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,

Γεωγραφικό μῆκος 143°52' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο,

Γεωγραφικό μῆκος 144°30' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο,

Γεωγραφικό μῆκος 144°00' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο.

Γεωγραφικό μῆκος 146°00' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο.

Γεωγραφικό μῆκος 147°00' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο:

Γεωγραφικό μῆκος 153°00' 'Ανατολικό, ἐκείθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μῆκος 153°15' 'Ανατολικό.

### Κανονισμός 2

#### Ἐφαρμογή

Οι διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά έφαρμασονται:

(α) (i) νέα πλοία δινω τῶν 200 κ.ο.χ.

- (ii) νέα πλοιά κάτω τών 200 κ.ο.χ. τά δύοπισα σύμφωνα με τό πιστοποιητικό πού φέρουν μεταφέρουν δινω τών 10 άτόμων·
- (iii) νέα πλοιά τά δύοπισα δέν έχουν καταμετρηθεί και τά δύοπισα σύμφωνα με τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν δινω τών 10 άτόμων· και
- (β) (i) υπάρχοντα πλοιά δινω τών 200 κ.ο.χ., 10 έτη μετά τήν ήμερομηνία θέσεως σε Ισχύ τού παρόντος Παραρτήματος·
- (ii) υπάρχοντα πλοιά κάτω τών 200 κ.ο.χ. τά δύοπισα σύμφωνα με τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν δινω τών 10 άτόμων, 10 έτη μετά τήν ήμερομηνία θέσεως σε Ισχύ τού παρόντος Παραρτήματος· και
- (iii) υπάρχοντα πλοιά τά δύοπισα δέν έχουν καταμετρηθεί και τά δύοπισα σύμφωνα με τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν δινω τών 10 άτόμων, 10 έτη μετά τήν ήμερομηνία θέσεως σε Ισχύ τού παρόντος Παραρτήματος· και

### Κανονισμός 3 Έπιθεωρήσεις

(1) Κάθε πλοιο, τό δύοπισα άπαιτεται νά συμμορφώνεται με τίς διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος και έκτελει ταξεδίου σε λιμένες ή σε σταθμούς πέραν τής άκτης, εύρισκομένους εἰς τήν δικαιοδοσία διλλων Μερών τής Συμβάσεως, θά ύποκειται στίς έπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατώτερω:

(a) 'Αρχική έπιθεωρηση πρό τής θέσεως σε λειτουργία τού πλοιού ή πρό τής έκδοσεως διά πρώτη φορά τού Πιστοποιητικού πού άπαιτεται άπό τόν Κανονισμό 4 τού παρόντος Παραρτήματος, η δύοπισα θά περιλαμβάνει έπιθεωρηση τού πλοιού και θά είναι τέτοιου τύπου ώστε νά έξασφαλίζεται δτι:

(i) δταν τό πλοιο είναι έφοδιασμένο με έγκατάστασης έπεξεργασίας λυμάτων η έγκατάσταση θά πληρει τίς λειτουργικές άπαιτήσεις, οι δύοπισα βασιζονται στά έπιπεδα και μεθόδους δοκιμών πού έχει άναπτυξει δ 'Οργανισμός·

(ii) δταν τό πλοιο διαθέτει ένα σύστημα πολτοποιησεως και άπολυμάνσεως τών λυμάτων, τό σύστημα αύτού τού τύπου θά είναι τόπου έγκεκριμένου άπό τήν 'Αρχή·

(iii) δταν τό πλοιο είναι έφοδιασμένο με δεξαμενή συγκρατήσεως η χωρητικότητα τής δεξαμενής αύτού τού τύπου θά ίκανοποιει τήν 'Αρχή, δσον άφορα τήν συλλογή δλων τών λυμάτων, λαμβανομένης ύπη δη τής λειτουργίας τού πλοιού, τού άριθμού τών έπιβαντων και δλλους σχετικούς παράγοντας. 'Η δεξαμενή συγκρατήσεως θά φέρει ζπτικόν ένδεικτη πού νά δεικνύει τήν ποσότητα τού περιεχομένου τής και

(iv) δτι, τό πλοιο είναι έφοδιασμένο με γραμμή σωληνώσεως η δύοπισα δηγεινή πρός τά έξω, κατάλληλη διά τήν άπορριψη τών λυμάτων σε έγκατάσταση ιποδοχής καταλοίπων και δτι η γραμμή αύτού τού τύπου είναι έφοδιασμένη με ένα μόνιμο σύνδεσμο συνδέσεως με τήν ξηρά συμμορφούμενο με τίς διατάξεις τού Κανονισμού 11 τού παρόντος Παραρτήματος. 'Η έπιθεωρηση αύτή θά είναι τέτοια, ώστε νά έξασφαλίζεται δτι, δξοπλισμός τά έξαρτήματα, οι διατάξεις και τά ίικά συμμορφώνονται πλήρως με τίς έφαρμοστέες άπαιτήσεις τού παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθορίζονται άπό τήν 'Αρχή, άλλα μή ιπερβαίνονται τά πέντε έτη διά τών δύοπισα θά έξασφαλίζεται δτι, δξοπλισμός, τά έξαρτήματα, οι διατάξεις και τά ίικά συμμορφώνονται πλήρως με τίς έφαρμοστέες άπαιτήσεις τού παρόντος Παραρτήματος. 'Εν τούτοις, δταν η διάρκεια τού Διεθνούς Πιστοποιητικού διά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως άπό Λύματα (1973) παραταθεί, δπως καθορίζεται στο Κανονισμό 7 (2) ή (4) τού παρόντος Παραρτήματος, τό διάστημα τής περιοδικής έπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθεί άντιστοίχως.

2) 'Η 'Αρχή θά θεσπίσει κατάλληλα μέτρα διά τά πλοια, τά δύοπισα δέν ύποκεινται στίς διατάξεις τής Παραγράφου (1) τού παρόντος Κανονισμού διά νά έξασφαλίσει δτι, οι διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος πληρούνται.

(3) 'Επιθεωρήσεις πλοιού, οι δύοπισα άφορον τήν τήρηση τών διατάξεων τού παρόντος Παραρτήματος, θά διενεργούνται υπό δργάνων τής 'Αρχής. 'Η 'Αρχή δμως δύναται νά άναθεσει τίς έπιθεωρήσεις, είτε σε έπιθεωρητές διορισμένους για τόν σκοπό αύτό, είτε σε δργανισμός άνεγνωρισμένους άπ' αυτή. Σέ κάθε περίπτωση η ένδιαφερομένη 'Αρχή θά έγγυαται τήν πληρότητα και άποτελεσματικότητα τών έπιθεωρήσεων πλήρως.

(4) Μετά άπο κάθε έπιθεωρηση πλοιού, δυνάμει τών διατάξεων τού παρόντος Κανονισμού, οδμεία οδιώδης μεταβολή θά γίνεται στόν έξοπλισμό έξαρτήματα, διατάξεις ή ίικά, πού καλύπτονται άπό τήν έπιθεωρηση, δμεν τής έγκρισεως τής 'Αρχής, έκτος άπ' τήν κατ' εύθειαν άντικατάσταση τού σχετικού έξοπλισμού ή έξαρτημάτων.

### Κανονισμός 4

#### Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν 'Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό Λύματα (1973) θά έκδιδεται, μετά άπο έπιθεωρηση σύμφωνα με τίς διατάξεις τού Κανονισμού 3 τού παρόντος Παραρτήματος διά κάθε πλοιο πού έκτελει ταξεδίου σε λιμάνια, ή σταθμούς μακρά τής άκτης, εύρισκομένους στήν δικαιοδοσία διλλων Μερών τής Συμβάσεως.

(2) Πιστοποιητικό αύτού τού τύπου θά έκδιδεται, είτε άπο τήν 'Αρχή είτε άπο οιδήποτε άλλο πρόσωπο η άργανισμό δεόντως έξουσιοδοτημένου άπ' αυτήν. Σε κάθε περίπτωση η 'Αρχή θ' άναλαμβάνει πλήρη ειδύνη διά τό Πιστοποιητικό.

### Κανονισμός 5

#### Έκδοση Πιστοποιητικού άπό άλλη Κυβέρνηση

(1) 'Η Κυβέρνηση ένός Μέρους τής Συμβάσεως δύναται, κατόπιν αιτήσεως τής 'Αρχής, νά έπιθεωρήσει πλοιο και έδει τήν ίκανοποιηθεί δτι συμμορφώνεται με τίς διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος, θά έκδοσει ή θά έξουσιοδοτησει τήν έκδοση τού Διεθνούς Πιστοποιητικού διά τήν 'Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό λύματα (1973) τού πλοιο, σύμφωνα με τίς διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος.

(2) 'Αντίγραφο τού Πιστοποιητικού και άντιγραφο τής έκδησεως τής έπιθεωρήσεως θά διαβιβασθεί τό ταχύτερον δυνατόν στήν 'Αρχή πού ζήτησε τήν έπιθεωρηση.

(3) Πιστοποιητικό πού έκδοθηκε με αύτον τόν τρόπο, θά περιέχει δήλωση δτι, έχει έκδοθει κατόπιν αιτήσεως τής 'Αρχής και θά έχει τήν ίδια Ισχύ και θά λαμβάνει τήν ίδια άναγνώριση δπως τό Πιστοποιητικό πού έκδοθηκε σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 τού Παρόντος Παραρτήματος.

(4) Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν 'Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό λύματα (1973) δέν θά έκδιδεται σε πλοιο πού φέρει τήν σημαία τού Κράτους, τό θύπο δέν είναι Μέρος.

### Κανονισμός 6

#### Τύπος τού Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν 'Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό Λύματα (1973) θά συντάσσεται στήν έπισημη γλώσσα τής χώρας, πού τό έκδιδει και σε τόπο πού άνταποκρίνεται με τό πρωτότυπο πού δίδεται στό Προσάρτημα τού παρόντος Παραρτήματος. 'Εάν η γλώσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν είναι ούτε 'Αγγλικά, ούτε Γαλλικά, τό κείμενο θά περιέχει μετάφραση σε μία άπ' αυτές τίς γλώσσες.

### Κανονισμός 7

#### Διάρκεια τού Πιστοποιητικού

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν 'Αποφυγή τής Ρυπάνσεως άπό Λύματα (1973) θά έκδιδεται δά περίοδο καθορίζομένη άπό τήν 'Αρχή, η δύοπισα δέν θά υπερβαίνει τά πέντε έτη, άπο τήν ήμερομηνία τής έκδησεως, πλήν τής περιπτώσεως πού προβλέπεται στίς παραγράφους (2), (3) και (4) τού παρόντος Κανονισμού.

(2) 'Εάν τό πλοιο, κατά τόν χρόνο λήξεως τού Πιστοποιητικού δέν εύρισκεται σε λιμένα ή σταθμό μακρά τής άκτης, εύρισκομένο στήν δικαιοδοσία τού Μέρους τής Συμβάσεως, τού δύοπισα τήν σημαία τό πλοιο φέρει, τό Πιστοποιητικό δύναται νά παραταθεί άπό τήν 'Αρχή, άλλα η παράταση αύτού τού είδους θά γίνεται μόνον διά νά έπιτραπει στό πλοιο νά έκτελεσει τό ταξεδίου τού πρός τήν Χώραν τής δύοπισα τήν σημαία φέρει, η στήν δύοπισα πρόκειται νά έπιθεωρηθεί και μόνο στίς περιπτώσεις πού θεωρεται δρδο και λογικο νά γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Ούδενα Πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αύτον τόν τρόπο διά περίοδο μεγαλύτερη τών πέντε μηνών και τό πλοιο στό δύοπισα παράταση αύτού τού είδους, δέν θά δικαιούται κατά τόν κατάπλου τού στό Κράτος τού δύοπισα τήν σημαία πού φέρει, η στόν λιμένα πού θά γίνει η έπιθεωρηση δυνάμει τής παρατάστασης αύτης νά άποκλεύεται η νά έγκαταλείψει τό Κράτος, δμεν τής άποκτησεως νέου Πιστοποιητικού.

(4) Πιστοποιητικό τό δύοπισα δέν έχει παραταθεί σύμφωνα με τίς διατάξεις τής παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού, δύναται νά παραταθεί άπό τήν 'Αρχή διά περίοδο ζχριτος μέχρις ένδις μηνός, άπ' τής ήμερομηνίας λήξεως, πού άναφερεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θά παύσει νά ισχύει, έναν έχουν λάβει χώρα σημαντικές άλλαγες στόν έξοπλισμό, έξαρτηματα, διατάξεις και ίικά δμεν τής έγκρισεως τής 'Αρχής, πλήν άπ' τήν άπειδειας άντικατάσταση τού σχετικού έξοπλισμού η έξαρτημάτων.

(6) Πιστοποιητικό τό δύοπισα έκδιδεται σε πλοιο, θά παύσει νά ισχύει με τήν μεταφορά τής σημαίας αύτού τού πλοιού στή σημαία μιᾶς άλλης χώρας, πλήν τής περιπτώσεως πού προβλέπεται στήν παράγραφο (7) τού παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά τήν μεταφορά τού πλοιού στή σημαία δλλου Μέρους τό Πιστοποιητικό θά παραμένει σε Ισχύ διά περίοδο μη ιπερβαίνουσα τός πέντε μηνάς υπό τήν προπύθεση δτι, δέν θά έχει πρό τού τέλους τής περιόδου, η μέχρις δτου η 'Αρχή έκδοσει Πιστοποιητικό σε άντικατάσταση, ούσιδηποτε λέλαις χώρων ένωριτερον. Εδών άς είναι δυνατό μετά τήν μεταφορά πού έλαβε χώρα, η Κυβέρνηση τού Μέρους, τού δύοπισα τό πλοιο έφερε τήν σημαία προηγουμένως, θά διαβιβάσει στήν 'Αρχή άπτιγραφο τού Πιστοποιητικού, πού έφερε τό πλοιο πρό τής μεταφοράς και έναν είναι δυνατόν άντιγραφο τής σχετικής έκθεσεως τής έπιθεωρήσεως.

## Κανονισμός 8

'Απόρριψη τῶν λυμάτων

(1) Σύμφωνα με τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ ἀπόρριψη τῶν λυμάτων στὴν θάλασσα ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν:

(a) τὸ πλοῖο ἀπορρίπτει πολτοποιημένα καὶ ἀπολυμασμένα λύματα, χρησιμοποιώντας σύστημα ἑγκεκριμένο ἀπὸ τὴν Ἀρχὴν σύμφωνα μὲν τὸν Κανονισμό 3 (1) (a) σὲ ἀπόσταση μεγαλύτερη τῶν 4 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τὴν πλησιέστερη ἀκτῆ ἢ τὰ λύματα τὰ ὅποια δὲν εἰναι κονιορτοποιημένα ἡ ἀπολυμασμένα ἀπορρίπτοντας σὲ ἀπόσταση μεγαλύτερη ἀπὸ 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τὴν πλησιέστερη ἀκτῆ ὃν δρό τοι, σὲ κάθε περίπτωση τὰ λύματα ποὺ ἔχουν ἀποθηκευθεὶς σὲ δεξαμενές συγκρατήσεως δὲν θέσπιζονται ἀκαριαῖς, ἀλλὰ μὲ ἀργό ρυθμό καὶ διανομένα τὸ πλοῖο ἐνρίσκεται ἐν πορείᾳ καὶ ἡ ταχύτης τοῦ δέν εἶναι μικρότερη τῶν (4) μιλίων ὃ ρυθμὸς ἀπορρίνεις οὐδὲν ἔγκριθει ἀπὸ τὴν Ἀρχὴν καὶ θά βασίζεται στὰ ἐπίπεδα ποὺ ἔχουν ἀναπτυχθεὶ ἀπὸ τὸν Ὁργανισμό· ἦ

(β) τὸ πλοῖο ἔχει σὲ λειτουργία ἑγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων, ἡ δοποὶα ἔχει ἑγκριθεὶ ἀπὸ τὴν Ἀρχὴν δοτι, πληροὶ τίς λειτουργικές ἀπαιτήσεις τίς ἀναφερόμενες στὸν Κανονισμό 3 (1) (a) (i) τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καὶ

(i) τὰ ἀποτέλεσματα τῶν δοκιμῶν τῆς ἑγκαταστάσεως ἀναγράφονται στὸ Διεθνές Πιστοποιητικό διά τὴν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπὸ Λύματα (1973):

(ii) ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐκροή δέν θά δημιουργεῖ δρατά ἐπιπλέοντα στερεά, οὐτε θά προκαλεῖ ἀποχρωματισμό τῶν γύρω δύνατων· ἦ

(γ) τὸ πλοῖο εὑρίσκεται σὲ ὄντα τῆς δικαιοδοσίας ἐνός Κράτους καὶ ἀπορρίπτει λύματα δυνάμει ἐλαστικώρων ἀπαιτήσεων, οἱ δοποὶες δύναται γά ἐπιβληθοῦν ἀπὸ τὸ Κράτος ἐκείνο.

(2) "Οταν τὰ λυμάτα εἰναι ἀναμεμιγένα μὲ ἀπόβλητα ἡ δύναται ἀποβλήτων διά τὰ δοποὶα ὑφίστανται διαφορετικές ἀπαιτήσεις ἀποδοίσεως. θά ἐπιβάλλονται αἱστηρότερες ἀπαιτήσεις ἀπορρίψεως.

## Κανονισμός 9

'Εξαιρέσεις

'Ο Κανονισμός 8 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζεται σὲ περιπτώσεις:

- (a) ἀναγκαστικῆς ἀπορρίψεως λυμάτων μὲ σκοπὸ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων, ἡ διά τὴν διάσωση ζωῆς ἐν θαλάσσῃ· ἦ
- (b) ἀπορρίψεως λυμάτων συνεπεία ζημιῶν τοῦ πλοίου ἡ τῶν συσκευῶν τοῦ, δοσοὶ δλες οἱ ἀπαραίτητες προφυλάξεις ἐλήφθησαν πρό καὶ μετά τῆς ἐμφανίσεως τῆς ζημίας πρός τὸν οκοπό τῆς ἀποφυγῆς ἡ τῆς ἐλαχιστοποιήσεως τῆς ἀπορρίψεως.

## Κανονισμός 10

'Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωση δημιουργίας ἑγκαταστάσεων ὑποδοχῆς στοὺς λυμάτους καὶ σταθμούς διά τὴν παραλαβὴ τῶν λυμάτων ἐπάρκεις γιά τίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού τίς χρησιμοποιοῦν χωρίς νά προξενεῖται ἀδικαιολόγητος καθυστέρηση πλοίων.

(2) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά γνωστοποιεῖ στὸν Ὁργανισμό πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν δλες τίς περιπτώσεις κατά τίς ὄποιες οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς πού προβλέπονται ἀπὸ τὸν παρόντος Κανονισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκείς.

## Κανονισμός 11

'Πρότυπος σύνδεση γιά τοὺς σωλῆνες ἀπορρίψεως

Διά νά καταστῇ δυνατόν οι σωλῆνες τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς νά συνδεθοῦν μὲ τίς σωληνώσεις ἀπορρίψεως τοῦ πλοίου καὶ οἱ δύο σωλῆνες θά ἔχουν πρόκευπο σύνδεσμο ἀπορρίψεως σύμφωνα μὲ τὸν ἀκόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Έξωτερική διάμετρος	210 χιλ.
Έσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα μὲ τὴν έξωτερική διάμετρο τοῦ σωλῆνα

Διάμετρος μήκους κοχλιῶν	170 χιλ.
Ἐγκοπές στὸ παρέμβυσμα (φλάντζα)	4 ὥρες διαμέτρου 18 χιλ. πού ἀπέχουν ἐξ ίσου ἐπὶ τοῦ κόκλου κοχλιῶν, ώς ἀνωτέρω, χαραγμένες μέχρι τῆς περιφερείας τοῦ παρέμβυσματος. Τὸ πλάτος τῆς ἑγκοπῆς θά είναι 18 χιλ.
Πάχος παρεμβύσματος	16 χιλ.
Κοχλίες καὶ περικόχλια: Ποσότητες καὶ διάμετρος	4 κάθε μία διαμέτρου 16 χιλ. καὶ κατάλληλου μήκους

Τὸ παρέμβυσμα θά είναι σχεδιασμένο γιά σωλήνης μεγίστης έσωτερικῆς διαμέτρου 100 χιλ. καὶ θά είναι ἀπό χάλυβα ή δλοίο ισοδύναμο ύλικό μὲ ἐπίπεδη ἐπιφάνεια. Αὐτό τὸ παρέμβυσμα μαζὶ μὲ μία κατάλληλη σαλαμάστρα, θά είναι κατάλληλο γιά πίεση λειτουργίας 6 KG/CM<sup>2</sup>

Γιά πλοία πού ἔχουν πλευρικό βάθος 5 μέτρων ἡ μικρότερο, ἡ έσωτερική διάμετρος τῶν σωλήνων ἀπορρίγεως δύναται νά είναι 38 χιλ.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟΛΥΜΑΤΑ (1973)

Ἐκδόθηκε σύμφωνα μὲ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τὴν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοια (1973), κατ' ἐντολὴ τῆς Κυβερνήσεως.

(πλήρης προσδιορισμός τῆς χώρας)

ἀπό .....  
(πλήρης προσδιορισμός τοῦ ἀρμοδίου ὄργανου ἡ ὀργανισμό δέξουσιο διεθνοῦς δύναμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τὴν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως πλοια, 1973)

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	Λιμήν Νησολογήσεως	Όλική χωρητικότης	Άριθ. ἀτόμων πού τὸ πλοῖο είναι ἑγκριμένο νά φέρει.

## Νέο/ύπαρχον πλοῖο\*

\* Ημερομηνία συμβάσεως κατάσκευῆς .....

\* Ημερομηνία πού τοποθετήθηκε ἡ τρόπις ἡ τό πλοιο

εὑρίσκεται σὲ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς .....

\* Ημερομηνία παραδόσεως .....

## ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

(1) Τὸ πλοῖο είναι έφοδιασμένο μὲ ἑγκαταστάση ἐπεξεργασίας λυμάτων/κονιορτοποιήσεως/ δεξαμενής συγκρατήσεως\* καὶ δίκτυο ἀπορρίψεως σύμφωνα μὲ τὸν Κανονισμό 3 (1) (a) (i) (ii) (iii) (iv) τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Συμβάσεως ώς ἀκόλουθος:

- (a) Περιγραφή τῆς ἑγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων:  
Τύπος τῆς ἑγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων .....
- "Όνομα κατασκευαστοῦ .....
- Τὸ σύστημα ἐπεξεργασίας λυμάτων είναι ἑγκεκριμένο ἀπὸ τὴν Ἀρχὴν δοτοῖ τ' ἀκόλουθα ἐπίπεδα ἐκροῆς\*\* .....
- (b) Περιγραφή τῆς συσκευῆς πολτοποιήσεως:  
Τύπος τοῦ πολτοποιητικοῦ .....
- "Όνομα κατασκευαστοῦ .....
- Ἐπίπεδα λυμάτων μετά τὴν ἀπολύμανση .....
- (γ) Περιγραφή δεξαμενῆς συγκρατήσεως:  
Συνολική χωρητικότητα τῆς δεξαμενῆς συγκρατήσεως Μ<sup>3</sup> .....
- Θέση .....

\* Διάγραψε καταλλήλως

\*\* Παράμετροι πρέπει νά ἔνσωματωθοῦν

- (δ) Δίκτυο για την άπορριψη των λυμάτων σέ εύκολια υποδοχής, έφοδιασμένο με πρότυπο σύνδεση ξηρᾶς.
- (2) Τό πλοίο έχει έπιθεωρητεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 του Παραρτήματος IV της Διεθνούς Συμβάσεως για την 'Αποφυγή της Ρυπάνσεως άπό πλοία 1973, δύον άπορά την άπορηγή ρυπάνσεως από λύματα και άπό την έπιθεώρηση προέκυψε, διτι δέξιοισμός του πλοίου και ή κατάσταση τούτου είναι άπ' δλες τις άποψεις Ικανοποιητική και τό πλοίο άνταποκρίνεται στις έφαρμοστέες άπαιτήσεις του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως.
- Άντο το Πιστοποιητικό Ισχύει μέχρι .....
- \* Εκδόθηκε .....
- (Τόπος έκδοσεως Πιστοποιητικού) ..... 19.....  
(Υπογραφή του δργάνου που έκδιδε το Πιστοποιητικό)
- (Σφραγίς της Αρχής) .....
- Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 7 (2) και (4) του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως ή ισχύς του Πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι .....
- 'Υπογράφηκε .....  
(υπογραφή του άρμοδιου έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
Τόπος .....  
'Ημερομηνία .....
- (Σφραγίς της Αρχής) .....
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V**
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**
- Κανονισμός 1
- Όρισματος
- Για την έφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:
- (1) «Απορρίμματα» είναι δλα τά είδη άπό τροφιά, οικιακά και λειτουργικά υπολείμματα, έξιαρουμένων τῶν φρέσκων ψαριών ή τημάτων αύτῶν, τά δποια παράγονται κατά την διάρκεια της κανονικής λειτουργίας τού πλοίου, προοριζόμενα ν' άπορριφθούν συνεχῶς ή περιοδικῶς, πλήν τῶν ούσιων έκεινων, πού καθορίζονται ή άναφέρονται σέ δλα Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.
- (2) «Πλησιέστερη άκτη» Ο δρος άπό την πλησιέστερη άκτη σημαίνει άπό την βασική γραμμή, άπό την δροια έχει καθειρωθεί ή μέτρηση τῶν χωρικῶν θάλατών μιᾶς έπικρατείας σύμφωνα με τό Διεθνές Δίκαιο, πλήν της περιπτώσεως πού για τούς σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως «άπό την πλησιέστερη άκτη» έχωντης της βορειο-άνατολικής άκτης της Αύστραλας θεωρεῖται άπό την γραμμή πού διαγράφεται άπό σημείο της άκτης της Αύστραλας μέ
- Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' 'Ανατολικό μέχρι τού σημείου, τό δποιο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 141°55' 'Ανατολικό έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°00' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 143°52' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°30' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°00' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 146°00' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 147°00' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' 'Ανατολικό, έκειθεν άπό το σημείο μέγεωγραφικό πλάτος 21° έπι της άκτης της Αύστραλας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' 'Ανατολικό.
- (3) «Ειδική περιογή» είναι ή θαλάσσια περιογή δποιον, για άνεγνωπισμένους τεγνικούς λόγους σχετικούς με τις άκτες συνθηκών, και οικολογικές συνθήκες και τού ίδιαιτέρου χαρακτήρα της θαλάσσιας κυκλοφορίας της, άπαιτεται ή καθέρωση ειδικῶν έπιτακτικῶν μεθόδων διά την άπορηγή ρυπάνσεως της θαλάσσης άπό άπορριμματα. Ειδικές περιοχές θα περιλαμβάνουν έκεινες πού άναφέρονται στόν Κανονισμό 5 τού παρόντος Παραρτήματος.
- Κανονισμός 2
- Έφαρμογή
- Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού θα έφαρμόζονται σέ δλα τά πλοια.
- Κανονισμός 3
- Άπορριψη άπορριμμάτων έκτος ειδικῶν περιοχῶν
- (1) Σύμφωνα με τις διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4, 5 και 6 τού παρόντος Παραρτήματος:
- (α) ή άπορριψη στήν θαλάσσα δλων τῶν πλαστικῶν, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικῶν συνθητικῶν σχοινιών, συνθητικῶν δικτυών δλειει-ας και πλαστικῶν σάκκων, άπαιτεται.
- (β) ή άπορριψη στήν θαλάσσα τῶν υπολείμμάτων μηνμονευμένων άπορριμμάτων θα γίνεται δσον τό δυνατόν μακρύτερα άπό την πλησιέστερη άκτη, άλλα σέ οιαδήποτε περίπτωση τούλαχιστον 12 ναυτικά μίλια άπό την πλησιέστερη άκτη:
- (i) 25 ναυτικά μίλια διά τά προφυλακτικά στοιβασίας, έπενδύσεων και ίλικά συσκευασίας τά δποιοί επιτέλεουν.
- (ii) 12 ναυτικά μίλια διά τά υπολείμματα τροφῶν και διά δλα τά άλλα άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων και προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, γυαλιών, μετάλλων, φιαλών, πιατικών και ίλλων δμοίου τύπου άπορριμμάτων.
- (γ) ή άπορριψη στήν θαλάσσα άπορριμμάτων πού άναφέρονται στήν υποπαράγραφο (β) (ii) τού παρόντος Κανονισμού δύναται νά έπιτραπει, δταν έχουν έπεξεργασθεί άπό συσκευή πολτοποιησεως η τριβέως και θά λαμβάνει χώρα δσον τό δυνατόν μακρύτερα άπό την πλησιέστερη άκτη και εις οιδεμένη περίπτωση σε άποσταση μκρότερη τῶν (3) ναυτικών μιλών άπό την πλησιέστερη άκτη. Άπορριμμάτων πού έχουν πολτοποιηθεί ή ίλεσθεί θά δυναται νά διέλθουν μέστο πλέγματος με δρές ούχι μεγαλύτερες τῶν 25 χιλιοστῶν.
- (2) Όταν τά άπορριμμάτων είναι ή άναμεμιγένα μέ δλα άπορριπτόμενα ίλικά, τά δποια έχουν διαφορετικές άπαιτήσεις διαθέσεως η άπορριψης θά έφαρμόζονται οι πλέον αύστηρές άπαιτήσεις.
- Κανονισμός 4**
- Ειδικές διατάξεις για την άπορριψη άπορριμμάτων**
- (1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού, άπαιτεται ή άπορριψη κάθε ίλικο πού ρυθμίζεται ή άπο αύτο τό Παραρτημα, άπό τις μόνιμες ή πλωτές έξεδρες, πού δσχολονται στήν έξερενηση, έκμεταλλευση και συναφείς έργασιες τού δυρκούπ πλούτου τού πυθμένος της θάλασσας πέραν της άκτης και άπ' δλα τάλλα πλοία πού είναι προσδεδεμένα σέ άκτινα 500 μέτρων άπό τις έξεδρες αύτού τού τύπου.
- (2) Ή άπορριψη στήν θαλάσσα υπολείμματων τροφῶν, δύναται νά έπιτραπει, δταν διέλθουν ή άπο συσκευή πολτοποιησεως, τριβέως, άπό μόνιμες ή πλωτές έξεδρες αύτο τού τύπου, οι ίποιες εύρισκονται πέραν τῶν 12 ναυτικών μιλών άπό την άκτη και άπό δλα τάλλα πλοία, πού είναι προσδεδεμένα η σέ άκτινα 500 μέτρων άπό τις έξεδρες αύτες. Τά υπολείμματα τροφίμων, πού έχουν πολτοποιηθεί ή ίλεσθεί έτσι, θά δυναται νά διέλθουν μέσω πλέγματος με δρές ούχι μεγαλύτερες τῶν 25 χιλιοστῶν.
- Κανονισμός 5**
- Άπορριψη άπορριμμάτων μέσα στέ ειδικές περιοχές**
- (1) Διά την έφαρμογή τού παρόντος Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι οι περιοχές της Μεσογείου, Βαλτικής, Εύξεινου Πόντου, Έρυθρᾶς θαλάσσης και ή περιοχή τῶν «Κόλπων» πού καθορίζονται ή έχης:
- (a) Ή περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει τήν Μεσόγειο θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων τῶν κόλπων και τῶν θαλασσῶν έντος αύτῆς μέ σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου θαλάσσης και τού Εύξεινου Πόντου τόν παράλληλο 41°Β και δρισθετομένης διτικῶς άπό τά στενά τού GIBRAL-TAR με τόν μεσημβρινό τῶν 50° 36' Δ.
- (b) Ή περιοχή της Βαλτικής θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική θάλασσα μέ τόν Κόλπο της BOTNIA, τόν Κόλπο της FILAND και τήνεσοδο στήν Βαλτική θάλασσα, περικλειόμένη άπό τόν παράλληλο τού SKAW στό SKAGERRAK στίς 57° 44.8' Β
- (γ) Ή περιοχή τού Εύξεινου Πόντου σημαίνει τόν Εύξεινο Πόντο μέ τό σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου και-τού Εύξεινου Πόντου, άποτελούμενο άπό τόν παράλληλο τόν 41°.
- (δ) Ή περιοχή της Βαλτικής θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική θάλασσα μέ τόν Κόλπο της BOTNIA, τόν Κόλπο της FILAND και τήνεσοδο στήν Βαλτική θάλασσα, περικλειόμένη άπό τόν παράλληλο τού SKAW στό SKAGERRAK στίς 57° 44.8' Β
- (ε) Ή περιοχή τού Κόλπων σημαίνει τόν θαλάσσια περιοχή πού κείται Βορειοδυτικῶς 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).
- (f) Ή περιοχή της Βαλτικής θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική θάλασσα πού περιλαμβάνει τούς Κόλπους τού SUEZ και τής AQABA Νοτιώς 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).
- (g) Ή περιοχή της Βαλτικής θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική θάλασσα πού περιλαμβάνει τούς Κόλπους τού SUEZ και τής AQABA Νοτιώς 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).
- (2) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 τού παρόντος Παραρτήματος:
- (a) άπαιτεται ή άπορριψη στήν θαλάσσα τῶν κατωτέρω άναφερομένων:
- (i) δλων πλαστικῶν, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικῶν τῶν συνθητικῶν σχοινιών, συνθητικῶν δικτυών δλειει-ας και πλαστικῶν σάκκων, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και σάκκων άπορριμμάτων:
- (ii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (iii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (iv) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (v) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (vi) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (vii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (viii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (ix) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (x) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xi) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xiii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xiv) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xv) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xvi) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xvii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xviii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xix) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xx) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xxi) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xxii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xxiii) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτικῶν στοιβασίας, δλικών ίπενδύσεων και συσκευασίας:
- (xxiv) δλων ίπενδύσεων άπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιού, κουρειδών, ίλακιμ, μετάλλων, φιαλών πιατικών, προφυλακτ

(3) "Όταν τ' ἀπορρίμματα είναι ἀναμεμιγμένα μὲν ἄλλες ἀπορριπτόμενες οὐσίες, οἱ δοιες ἔχουν διαφορετικές ἀπαιτήσεις διαθέσεως η ἀπορρίψεως θά ἐφαρμόζονται οἱ περισσότερο ανισητέρες ἀπαιτήσεις.

(4) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἐντός τῶν εἰδικῶν περιοχῶν:

(a) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως, τά παράλια τοῦ δούλου συνορεύοντα μὲ εἰδική περιοχή, ἀναλαμβάνει τήν ὑποχέωση δι, τό ταχύτερον δυνατό δλοι οι λιμένες ἐντός τῆς εἰδικῆς περιοχῆς θά ἐφοδιασθοῦν μὲ ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς σύμφωνα μὲ τὸν Κανοισμό 7 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, λαμβανομένων ύπ' δψη τῶν εἰδικῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων, τά δούλα ταξειδύουν σὲ αὐτές τίς περιοχές.

(b) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, πού ἀφορᾶται, θά γνωστοποιεῖ στὸν Ὀργανισμό δλα τά μέτρα πού λαμβάνονται σύμφωνα μὲ τήν ὑποπαράγραφο (a) τοῦ παρόντος Κανοισμοῦ. "Όταν λάβει ἐπαρκεῖς γνωστοποίησις ὁ Ὀργανισμός θά καθορίσει ήμερομηνία κατά τήν δούλη θά ἐφαρμόζονται οἱ ἀπαιτήσεις αὐτοῦ τοῦ Κανοισμοῦ διά τήν ἐν λόγω περιοχή. Ὁ Ὀργανισμός θά γνωστοποιήσει σέ δλα τά Μέρη τήν ήμερομηνία πού δρίσθηκε μὲ τόν τρόπο αὐτό, τούλαχιστον 12 μῆνες πρό τῆς ήμερομηνίας ταύτης.

(γ) Μετά τήν ήμερομηνία πού δρίσθηκε μὲ τόν τρόπο αὐτό, τά πλοία πού καταπλέουν στούς λιμένες αὐτῶν τῶν εἰδικῶν περιοχῶν, δποι οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς αὐτοῦ τοῦ τύπου δὲν είναι ἀκόμη διαθέσιμες, θά συμμορφώνονται πλήρως μὲ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανοισμοῦ.

## Κανονισμός 6

## Ἐξαρέσεις

Οι Κανονισμοί 3, 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν θά ἐφαρμόζονται διά τήν:

- (α) ἀπόρριψη ἀπορριμμάτων ἕκαδ πλοίο πού είναι ἀναγκαῖα διά νά ἔξασφαλισθεῖ η ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων η διά τήν διάσωση διθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα· η
- (β) διαφυγή ἀπορριμμάτων συνεπεία ζημιῶν τοῦ πλοίου η τοῦ ἔξοπλισμοῦ του, ἐφ' δσον δλες οι εύλογες πρωυλάξεις ἐλήφθησαν πρό και μετά τήν ζημιὰ μέ σκοπό τήν ἀποφυγή η τήν ἐλαχιστοκοίηση τῆς διαφυγῆς· η
- (γ) ἀπώλεια συνθετικῶν δλιευτικῶν δικτυῶν συνεπεία ἀτυχήματος η συνθετικοῦ ὑλικοῦ διά τήν ἐπισκευή των, υπό τήν προϋπόθεση δι, δλες οι εύλογες προφυλάξεις ἐλήφθησαν διά νά ἀποφευχθεῖ ἀπώλεια αυτοῦ τοῦ εἶδους.

## Κανονισμός 7

## Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

(1) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τήν ὑποχέωση νά διαθέτει σέ δλους τοῦ λιμένες καὶ σταθμούς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς διά τήν παραλαβή τῶν ἀπορριμμάτων, ἐπαρκεῖς νά ἀνταποκρίθοῦν στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων, πού τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προξενεῖ δικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοία.

(2) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν, δλες τίς περιπτώσεις, κατά τίς δοιες οἱ ἐγκαταστάσεις πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανοισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

## 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.

**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:

\*Signatures omitted

- (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:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s > J[L_t(B + 2D)]$$

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  
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 (m³)	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:
- required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with\*
  - not required to be provided with segregated ballast tanks according to\*
  - not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with\*
  - 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

- 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\*
- 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:
- required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with\*
  - 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 (m³)	Tank	Volume (m³)

#### *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 (m³)	Tank	Volume (m³)

#### *Manual\** \*\*

This is to certify that this ship has been supplied with:

- a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol\*\*
- 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:

- solely engaged in trade between .....

and ..... in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol\*; or

- 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 capacity .....cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity .....cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )

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?			

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, overboard 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 capacity .....cubic 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.

**(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*

- 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.

## ΠΡΟΣΩΘΗΚΗ II

**ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΤΟΥΣ 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ  
ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973.**

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

**ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ** τήν ουσιαστική συμβολή πού μπορεί νά έχει ή Διεθνής Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης άπό πλοια, 1973, στήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος άπό την ρύπανση του έκ τών πλοίων.'

**ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ** τήν άναγκη περαιτέρω βελτιώσεως της προλήψεως τού έλεγχου της θαλασσίας ρυπάνσεως άπό πλοια, ιδιαιτέρως δέ δεξαμενόπλοια'

**ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ** τήν άναγκη της θέσεως σέ έφαρμογή των Κανονισμών για την πρόληψη της Ρυπάνσεως άπό πετρελαιοειδή πού περιέχονται στό Παράρτημα I της Συμβάσεως έκεινης, τό δυνατόν ταχύτερον και εύρυτερον.'

**ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΑ ΟΜΩΣ** τήν άναγκη της άναβολης της έφαρμογής του Παραρτήματος II της Συμβάσεως έκεινης μέχρις στου ώρισμένα τεχνικά προβλήματα έπιλυθούν ίκανοποιητικώς:

Θεωρώντας δι τού οι σκοποί μπορούν κατά τόν καλύτερο τρόπο νά έκπληρωθούν διά της συνάφεως Πρωτοκόλλου σχετικού πρός την Διεθνή Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης άπό πλοια. 1973.'

**ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ** τα κάτωθι:

## ΑΡΘΡΟΝ I

**Γενικές Υποχρεώσεις**

(1) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο άναλαμβάνουν τήν υποχρέωση νά έφαρμόσουν τίς διατάξεις.

- (a) τού παρόντος Πρωτοκόλλου μετά τον Παραρτήματός του πού άποτελεί άναπτόσπαστο μέρος τούτου· καί
- (b) της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης άπό πλοια 1973 (έφεξης καλουμένης) 'Η Σύμβασις· με τίς τροποποιήσεις καί προσθήκες σ' αύτην πού έγένοντο με τό παρόν Πρωτόκολλο.

(2) Οι διατάξεις της Συμβάσεως και τον παρόντος Πρωτοκόλλου θά άναγιγνώσκονται και έρμηνευνται μαζί ως ένα και μοναδικό δργανο.

(3) Όπου γίνεται μνεία τού παρόντος Πρωτοκόλλου αύτή θά θεωρείται δι τα καλύπτει και τό Παράρτημα τούτου.

## ΑΘΡΟΝ II

**Θέση σέ έφαρμογή τού Παραρτήματος II της Συμβάσεως**

(1) Παρά τίς διατάξεις τού "Άρθρου 14 (1) της Συμβάσεως, τα Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο συνεφώνησαν σπως μή δεσμευθούν άπό τίς διατάξεις τού Παραρτήματος II της Συμβάσεως γιά χρονική περίοδο τριών έτων άπό της ήμερομηνίας θέσεως έν ισχύ τού παρόντος Πρωτοκόλλου η γιά χρονική περίοδο δικόμη μεγαλύτερη σύμφωνα μέ άποφαση πού πάρη η πλειοψηφία τών δύο τρίτων των Συμβαλλομένων Μερών στό παρόν Πρωτόκολλο μέσα στά πλαίσιο τών έργασισών της 'Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (έφεξης καλουμένης "η 'Επιτροπή") τού Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού 'Οργανισμού (έφεξης καλουμένου «Ο 'Οργανισμός»).

(2) Κατά τήν διάρκεια της χρονικής περιόδου πού καθορίζεται στήν παράγραφο I τού παρόντος "Άρθρου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο δέν θά έχουν υποχρέωση ούτε θά δικαιούνται νά διεκδίκησουν προνόμια σύμφωνα μέ τήν Σύμβαση δύον άφορα θέματα σχετικά πρός τό Παράρτημα II της Συμβάσεως και δύον γίνεται μνεία περί Συμβαλλομένων Μερών στήν Σύμβαση αύτη δέν θά καλύπτει και τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο δύον άφορα θέματα σχετικά πρός τό Παράρτημα έκεινο.

## ΑΡΘΡΟΝ III

**'Ανταλλαγή Πληροφοριών**

Τό κείμενο τού "Άρθρου II (1) (β) της Συμβάσεως άντικαθίσταται άπό τό ακόλουθο:

"Όνομαστικό κατάλογο έπιθεωρητῶν ή ήνεγνωρισμένων 'Οργανισμῶν έξουσιοδοτημένων νά ένεργον γιά λογαριασμό τους στήν άσκηση της Κυβερνητικής έξουσίας έπι θεμάτω σχετικῶν πρός τήν σχεδίαση, κατασκευή έξοπλισμό καί λειτουργία πλοίων πού μεταφέρουν έπιβλαστες οιδίσες σύμφωνα μέ τίς άπατησίες τῶν Κανονισμῶν, πρός τόν κυκλοφορία μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Μερών γιά τήν πληροφόρηση τῶν άρμοδων λειτουργῶν των.

"Η 'Άρχη πρός τόν σκοπό άπό τό γνωστοποιεί στόν 'Οργανισμό τίς ειδικές εύθυνες και προϋποθέσεις ήπο τίς δύοις έγένετο ή έξουσιοδότηση τῶν έπιθεωρητῶν τά δύομάτα τῶν δύοιων θά περιλαμβάνωνται στόν κατάλογο η τῶν ήνεγνωρισμένων δργανισμῶν.

## ΑΡΘΡΟΝ IV

**'Υπογραφή, Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση**

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλον θά παραμείνη άνοικτό γιά υπογραφή στά Γραφεία τού 'Οργανισμού άπό την Ιούνιον 1978 μένοι 31ης Μαΐου 1979 καί ηπολογισμούς

παραμένει άνοικτό γιά προσχώρηση.

Τά Κράτη μπορούν νά γίνουν Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο μέ:

(α) τήν υπογραφή δινειν έπιφυλάξεως ως πρός τήν Κύρωση, 'Αποδοχή η Έγκριση·η.

(β) τήν υπογραφή μέ τήν έπιφυλάξη της κυρώσεως, άποδοχής η έγκρισεως, άκολουθουμένης άπό κύρωση, άποδοχης η έγκριση·η

(γ) τήν προσχώρηση.

(2) Η Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση η Προσχώρηση θά έχει ισχύν μέ τήν κατάθεση τού σχετικού δργανου έπικυρώσεως στόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού.

## ΑΡΘΡΟΝ V

**Θέση έν ισχύ**

Τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθεί έν ισχύ δώδεκα μήνες μετά τήν ήμερομηνία κατά τήν οποία δχι λιγάτερα άπό δέκαπεντέ Κράτη συνολικώς καλύπτοντα διά τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας τῶν άπό τό 50% και ήπο του παγκοσμίου έμπορικου στόλου είς διλήκην χωρητικότητα, θά άποτελέσουν Συμβαλλόμενα Μέρη του ούμφωνα μέ τό 'Άρθρο ΙV τού παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Οιδηπότε δργανο έπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση η Προσχώρηση κατατεθέν μετά τήν ήμερομηνία κατά τήν οποία τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθή έν ισχύ θά έχει ισχύν τρεις μήνες μετά τήν ήμερομηνία καταθέσεως.

(3) Μετά τήν ήμερομηνία κατά τήν οποία τροποποίηση στό παρόν Πρωτόκολλο έθεωρηθή δι τήν διαδικτή πρόσεκτη σύμφωνα μέ τό 'Άρθρο Ι6 της Συμβάσεως, οιδηπότε κατατιθέμενο δργανο έπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση η Προσχώρηση θά έχει έφαρμογή στόν παρόν Πρωτόκολλο άπό την ήμερομηνία της έτοιμηθης.

## ΑΡΘΡΟΝ VI

**Τροποποιήσεις**

Τό διαδικασία πού καθορίζεται στό 'Άρθρο Ι6 της Συμβάσεως έν σχέση με τό Τροποποιήσεις τῶν 'Άρθρων, Παραρτήματος η Προσαρτήματος σέ Παράρτημα τής Συμβάσεως θά άκολουθείται άντιστοίχως γιά τίς Τροποποιήσεις στά 'Άρθρα, τό Παράρτημα και σέ Προσάρτημα έπι τού Παραρτήματος τού παρόντος Πρωτοκόλλου.

## ΑΡΘΡΟΝ VII

**Καταγγελία**

Τό παρόν Πρωτόκολλο μπορεί νά καταγγελθή άπό άποιδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος σ' αύτού δηποτεθή ποτε μετά τήν συμπλήρωση πέντε έτων άπό τήν ήμερομηνία πού τό Πρωτόκολλο έτεθη έν ισχύ γιά αύτού τό Συμβαλλόμενο Μέρος.

(2) Καταγγελία θά έχει έφαρμογή μετά τήν κατάθεση δργανου καταγγελίας στόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού.

(3) Καταγγελία θά έφαρμοδεται δώδεκα μήνες μετά τήν λήψη τής άνακοινώσεως ήπο τόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού η μετά παρέλειυση άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου πού πιθανόν νά δηλώνεται στήν άνακοινωση.

## ΑΡΘΡΟΝ VIII

**Θεματοφύλαξ**

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θά κατατεθή στόν Γενικό Γραμματέα τού 'Οργανισμού ικαλούμενον έφεξης "Ο Θεματοφύλαξ".

(2) Ο θεματοφύλαξ θά πρέπει:

(α) νά πληροφορή διλα τά Κράτη πού ύπεργραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο η προσεχώρησην σ' αύτο περί:

(i) τῶν νέων υπογραφῶν η καταθέσεων δργανων έπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση η Προσχώρηση μαζί μέ τήν ήμερομηνία τους·

(ii) τής ήμερομηνίας θέσεως έν ισχύ τού παρόντος Πρωτοκόλλου·

(iii) τής καταθέσεως οιουδήποτε δργανου Καταγγελίας τού παρόντος Πρωτοκόλλου μαζί μέ τήν ήμερομηνία λήψεώς του και τήν ήμερομηνία κατά τήν οποία η καταγγελία θέ ισχύση·

(iv) οίασδήποτε άποφάσεως ληφθείσης σύμφωνα μέ τό 'Άρθρο II (1) τού παρόντος Πρωτοκόλλου.

(β) νά μεταβιβάσει έπικυρωμένα άκριβη άντιγραφα τού παρόντος Πρωτοκόλλου σέ διλα τά Κράτη πού ύπεργραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο η προσεχώρησην σ' αύτο.

(3) Εύθυνος ως τό παρόν Πρωτόκολλον τεθή έν ισχύ έπικυρωμένο άκριβες άντιγραφο τούτου θά πρέπει νά προστέλλεται άπό τόν Θεματοφύλακα στήν Γραμματέα τῶν 'Ηνωμένων Έθνῶν γιά υπογραφή και δημοσίευση σύμφωνα μέ τό άρθρο 102 τού Καταστατικού Χάρτου τῶν 'Ηνωμένων Έθνῶν.

## ΑΡΘΡΟΝ ΙΧ

## Γλώσσες

Τόν παρόν Πρωτόκολλο συνετάγη ἐν πρωτοπώπω στήν 'Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική καί 'Ισπανική, κάθε κείμενο δέ ἀπό αὐτά είναι ἐξ ίσου αυθεντικό. Ἐπίστημες μεταφράσεις στήν 'Αραβική, Γερμανική, 'Ιταλική καί 'Ιαπωνική θά ἔτοιμασθον καί κατατεθούν μέ τό ὑπογεγραμμένο ἐπίσημο κείμενο.

**ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογράφοντες ἀρμοδίως ἔχουσιο-**  
δοτημένοι ἀπό τίς οἰκεῖες Κυβερνήσεις πρός τόν σκοπόν αὐτόν έθεσαν τήν ὑπογραφή  
τους στό παρόν Πρωτόκολλο.

**ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δεκάτην ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ**  
ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομήκοστου ὄγδου ἔτους.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΦΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

## Κανονισμός 1

## 'Ορισμοί

Παράγραφοι (1) ἔως (7) - Καμμία ἀλλαγὴ.

Τό ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (8) ἀντικαθίσταται ἀπό τά ἀκόλουθα:

- (8) (a) «Μετασκευή εὑρείας ἐκτάσεως» σημαίνει μετασκευή τοῦ ὑπάρχοντος πλοίου:
- (i) ἡ δοπία μεταβάλλει ούσιωδῶς τίς διαστάσεις ἢ τήν μεταφορική ἱκανότητά του· ἥ
  - (ii) ἡ δοπία μεταβάλλει τόν τύπο του· ἥ
  - (iii) σκοπός τῆς δοπίας κατά τήν κρίση τῆς 'Αρχῆς, είναι κυρίως ἡ παράταση τῆς ζωῆς του· ἥ
  - (iv) ἡ δοπία ἀλλως μεταβάλλει τοῦτο κατά τέτοιο τρόπο ὅστε ἔαν ήταν νέο νά ὑπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, οἱ δοπίες δέν δύνανται νά ἔχουν ἐφαρμογή ἐπ' αὐτὸς ὡς ὑπάρχοντος πλοίου.
- (b) 'Ανεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς ὑποπαραγράφου (a) τῆς παρούσης παραγράφου, μετασκευή ὑπάρχοντος πετρελαιοφόρου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων καί διω γιά νά πληροὶ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά θεωρεῖται, ὅτι συνιστά μετασκευή εὑρείας ἐκτάσεως γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Παράγραφοι (9) ἔως (22) - Καμμία ἀλλαγὴ.

Τό ὑπάρχον κείμενο τῆς παραγράφου (23) ἀντικαθίσταται μέ τ' ἀκόλουθα:

- (23) «Ἀφορτο ἐκτόπισμα» σημαίνει τό ἐκτόπισμα ἐνός πλοίου σέ μετρικούς τόννους χωρίς φορτίο, καύσμα, λιπαντικά, θαλάσσιο ἥρμα, γλυκό καί τροφοδοτικό υδωρ στίς δεξαμενές, ἀναλώσιμα ὑλικά, ἐπιβάτες καί πλήρωμα μέ τίς ἀποσκευές τους.

Παράγραφοι (24) καί (25) - Καμμία ἀλλαγὴ.

Οἱ ἀκόλουθοι παράγραφοι προστίθενται στό ὑπάρχον κείμενο:

- (26) 'Ανεξαρτήτως 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:

(a) γιά τό δοπίο τό συμβόλαιο κατασκευῆς ὑπεγράφη μετά τήν 1 'Ιουνίου 1979· ἥ

(b) ἐλλείψει συμβόλαιου κατασκευῆς, ἡ τρόπις τοῦ δοπίου τοποθετήθηκε ἡ πού εύρισκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς μετά τήν 1 'Ιανουαρίου 1980· ἥ

(γ) ἡ παράδοση τοῦ δοπίου ἔγινε μετά τήν 1 'Ιουνίου 1982· ἥ

(δ) ἔχει ὑπόστη μετασκευές εὑρείας ἐκτάσεως:

(i) γιά τίς δοπίες τό συμβόλαιο ἔγινε μετά τήν 1 'Ιουνίου 1979· ἥ

(ii) γιά τίς δοπίες δέν ἔγένετο συμβόλαιο καί οἱ μετασκευαστικές ἐργασίες ἀρχίσαν μετά τήν 1 'Ιανουαρίου 1980· ἥ

(iii) οἱ δοπίες ἐπερατώθησαν μετά τήν 1 'Ιουνίου 1982, ἐκτός τῆς περιπτώσεως δεξαμενοπλοίων νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) διω τῶν 70.000 τόννων, δέ ὅρισμός στήν παράγραφο (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζεται διά τούς σκοπούς τοῦ Κανονισμοῦ 13(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(27) 'Ανεξαρτήτως 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 είναι νέο κατά τόν δρισμό τῆς παραγράφου (26) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(28) 'Αργό πετρέλαιο σημαίνει κάθε μήγα υγρῶν όρδογνων θεράκων πού ἀπαντάται σέ φυσική κατάσταση στή γῆ, ἀνέξαρτητα ἀνέπεργάζεται ἢ δχι γιά νά καταστή κατάλληλο γιά μεταφορά καί περιλαμβάνει:

(a) τό ἀργό πετρέλαιο ἀπό τό δοπίο μπορεῖ νά ἔχουν ἀφαιρεθεῖ ὡρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα· καί

(b) τό ἀργό πετρέλαιο στό δοπίο μπορεῖ νά ἔχουν προστεθή ὡρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα.

(29) «Δεξαμενόπλοιο ἀργού πετρελαίου» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ τήν μεταφορά ἀργού πετρελαίου.

(30) «Δεξαμενόπλοιο προϊόντων» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ τήν μεταφορά πετρελαίου, ἄλλου ἀκτός τοῦ ἀργού πετρελαίου.

## Κανονισμός 2 καί 3 - Καμμία ἀλλαγὴ

## Κανονισμός 4

Τό ὑπάρχον κείμενο τοῦ κανονισμοῦ 4 ἀντικαθίσταται μέ τ' ἀκόλουθα:

'Επιθεωρήσεις καί 'Ελεγχοι

(1) Οἰδήποτε δεξαμενόπλοιο ἄνω τῶν 150 κ.ο.χ. καί οἰδήποτε πλοίο ἄνω 400 κ.ο.χ. θά ὑπόκειται στίς ἐπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(a) 'Αρχική ἐπιθεωρήση πρίν τό πλοίο τεθεῖ σέ λειτουργία ἢ πρίν τό Πιστοποιητικό τό ἀπαιτούμενο ἀπό τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκδοθεῖ γιά πρώτη φορά, ἡ δοπία θά περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεωρήση τῆς κατασκευῆς του, τοῦ ἔξοπλισμοῦ, συστήματος, ἔξαρτημάτων, διατάξεων καί ὑλικῶν στήν ἐκτάση πού τό πλοίο καλύπτεται ἀπό τό παρόν Παραρτήματος. Αὐτή ἡ ἐπιθεωρήση θά είναι τέτοια ὡστε νά βεβαιώνεται διτι, ἡ κατασκευή, δέξιολισμός, τά συστήματα, τά ἔξαρτηματα, οἱ διατάξεις καί τό ὑλικό συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(b) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθορίζομενα ἀπό τήν 'Αρχή, πού νά μή ὑπερβαίνουν τά πέντε ἔτη καί πού θά είναι τέτοιες, ὡστε νά ἔξασφαλίζεται διτι, ἡ κατασκευή, δέξιολισμός, τά συστήματα, τά ἔξαρτηματα, οἱ διατάξεις καί τό ὑλικό συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Τούλαχιστον μία ἐνδιάμεση ἐπιθεωρήση κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ πού θά είναι τέτοια ὡστε νά ἔξασφαλίζεται διτι δέξιολισμός καί τά ἔχειται στάδιον συστήματα καί τά συστήματα σοληνώσων, συμπεριλαμβανομένων τῶν τοιούτων παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου, τῶν συστήματων πλύσεων μέ ὅργο πετρέλαιο, τῶν συσκευῶν διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος καί συστήματων διύλισεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί είναι σέ καλή κατάσταση λειτουργίας. Στίς περιπτώσεις πού μόνο μία ἐνδιάμεση ἐπιθεωρήση λαμβάνει χώρα κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ, αὐτή δέν θά πραγματοποιείται ἐνορίτερων τῶν ἔξι μηνῶν πρό, ούτε ἀργότερα τῶν ἔξι μηνῶν μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία τοῦ μέσου τής περιόδου ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Τέτοιες ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις θά διπισθογράφονται στό Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) 'Η 'Αρχή θά καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων γιά πλοία πού δέν ὑπόκειται στίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά νά ἔξασφαλίζεται διτι οἱ ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πληροῦνται.

(3) (a) 'Επιθεωρήσεις πλοίων πού ἀφοροῦν στήν ὑλοποίηση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά διενεργοῦνται ἀπό δργανα τής 'Αρχῆς. 'Η 'Αρχή πάντως μπορεῖ νά ἐμπιστευθεῖ τίς ἐπιθεωρήσεις είτε σέ ἐπιθεωρήτες διορισμένους γι' αὐτό τό σκοπό, είτε σέ δργανισμούς ἀναγνωρισμένους ἀπ' αὐτήν.

(b) 'Η 'Αρχή θά θεσπίζει διατάξεις γιά τήν διενέργεια ἐκτάκτων ἐλέγχων κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Οι ἐλέγχοι αὐτόν τοῦ τύπου θά βεβαιώνουν διτι, τό πλοίο καί δέξιολισμός του παραμένουν ἀπό κάθε ἀποφή εἰς κανονοποιητική κατάσταση γιά τήν ὑπηρεσία πού τό πλοίο προορίζεται. Αὐτοί οἱ ἐλέγχοι μπορεῖν μέ τραγματοποιοῦνται ἀπό κρατικές ὑπηρεσίες ἐλέγχου ή ἀπό ἔξουσιοδημένους ὁργανισμούς ή ἀπ' διλλα Μέρη κατόπιν αιτήσεως τής 'Αρχῆς. 'Οταν 'Η 'Αρχή κατά τής διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπιβάλλει ἐτήσιες ὑποχρεωτικές ἐπιθεωρήσεις οἱ ἀνοτέρω ἐκτάκτοι ἐλέγχοι δέν θά είναι ἀπαραίτητοι.'

(γ) 'Αρχή πού διορίζει ἐπιθεωρήτες ή ἀναγνωρισμένους δργανισμούς νά ἐκτελοῦν ἐπιθεωρήσεις καί ἐλέγχους, δπας δρίζεται στίς ὑποπαραγράφους (a) καί (b) τής παρούσης παραγράφου, δρείλεται τούλαχιστον νά ἔξουσιοδοτεῖ κάθε διορισμένο ἐπιθεωρήτη ή ἀναγνωρισμένο δργανισμό νά:

- (i) άπαιτει έπισκευές σ' ένα πλοϊού και
- (ii) νά πραγματοποιει έπιθεωρήσεις και έλέγχους διά ζητηθούν από τις δημόδιες άρχες τού λιμένος κατάπλου τού πλοίου. Η Αρχή θά γνωστοποιήσει στόν 'Οργανισμό τις ειδικές εύθυνες και τις προϋποθέσεις της έξουσιοτήσεως που διδούνται στούς διορισμένους έπιθεωρητές η άναγνωρισμένους δργανισμούς, γιά τήν διανομή στά Μέρη τού παρόντος Πρωτοκόλλου γιά τήν ένημέρωση τῶν οργάνων τους.
- (d) "Όταν ένας διορισμένος έπιθεωρητής η άναγνωρισμένος δργανισμός κρίνει δι, ή κατάσταση τού πλοίου ή τού έξοπλισμού του δέν ανταποκρίνεται ουσιαστικά πρός τά στοιχεία τού Πιστοποιητικού ή κατάσταση του εντού τέτοια πού νά μη δύναται νά ταξιδεύσῃ χωρίς νά προξενήσει άδικαιολόγητο κίνδυνο ζημιών στό θαλάσσιο περιβάλλον, τότε δέ έπιθεωρητής η δργανισμός θά βεβαιώνει άμεσως δι, έλαβον χώρα ένεργειες άποκαταστάσεως και θά ένημερωνει ένεργειες ένεργειες διά την άποκαταστάση δέν γίνουν, το Πιστοποιητικό δέν δημοσίευται μέ δημοσί ένημερωση τῆς Αρχής και έναν τό πλοίο ενρισκεται σέ λιμένο διλού Μέρους θά ειδοποιηθούν άμεσως οι άρμοδιες Αρχές τού λιμένος πού ενρισκεται τό πλοίο. "Όταν ένα δργανισμός ή διορισμένος έπιθεωρητής η άναγνωρισμένος δργανισμός έχει ειδοποιήσει τις δημόδιες άρχες τού λιμένος προσεγγίσεως πλοίου, ή ένδιαφερούμενη Κυβέρνηση τού λιμένος προσεγγίσεως, θά παρέχει στό δργανο απότο, έπιθεωρητής η δργανισμό κάθε άναγκαια βοήθεια ή συμπαράσταση γιά νά έκπληρωσουν τις υποχρέωσεις των σύμφωνα μέ τις διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού. "Οπου τού είναι έφαρμοστέο, η Κυβέρνηση τού λιμένος προσεγγίσεως τού πλοίου θά λάβη τέτοια μέτρα ώστε νά έξασφαλίζεται δι, το πλοίο δέν θ' άποτελεύτη μέχρις διου δύναται νά ταξιδεύσῃ η νά άποτελεύτη από το λιμάνι γιά νά κατευθυνθει στήν πληστέστερη κατάληη διαθέσιμη έπισκευαστική βάση, χωρίς νά προκαλέση άδικαιολόγητο άπειλή προσβολής τού θαλασσίου περιβάλλοντος.
- (e) Σέ κάθε περίπτωση, η ένδιαφερούμενη Αρχή θά έγγυάται πλήρως τήν πληρότητα και άποτελεσματικότητα τῶν έπιθεωρήσεων και έλέγχων και θ' άναλαμβάνει τήν υποχρέωση νά έξασφαλίζει τις άπαραιτήτες διατάξεις γιά νά έκπληρωθει η ή υποχρέωση αύτη.
- (4) (a) Η κατάσταση τού πλοίου και τού έξοπλισμού του θά διατηρείται κατά τρόπον πού νά πληρούνται οι διατάξεις τού παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε νά έξασφαλίζεται, δι, το πλοίο από κάθε δημοψη έξακολουθή νά είναι ίκανο νά ταξιδεύσῃ χωρίς νά προκαλή άδικαιολόγητο άπειλή προσβολής τού θαλασσίου περιβάλλοντος.
- (b) Μετά τό πέρας κάθε έπιθεωρήσεως τού πλοίου κατά τήν παράγραφο (1) τού παρόντος Κανονισμού, δέν θά γίνεται καμία διλαγή στήν κατασκευή, έξοπλισμό, συστήματα, έξαρτηματα, διατάξεις η ίνικό πού καλύπτονται από την έπιθεωρητή, χωρίς τήν παρέμβαση τῆς Αρχής, έκτος από την δημητρία διατητάσταση τού σχετικού έξοπλισμού και έξαρτημάτων.
- (γ) "Όποτεδήποτε συμβαίνει άτυχημα σέ πλοιο η διαπιστώνεται κάποιο έλάττωμα τέ δημοψη ουσιαστικό έπιθεράζει τήν έπιθεωρητή τού πλοίου η τήν άποτελεσματικότητα η τήν πληρότητα τού έξοπλισμού του τήν καλυπτομένη από το παρόν Παραρτήμα, δ Πλοιαρχος η δημοψη έπιθεωρητής θ' άναφερει στήν Αρχή μέ πρώτη εύκαιρια, στήν άναγνωρισμένου δργανισμό η στόν δημοψη έπιθεωρητή τήν υπεύθυνο γιά τήν έκδοση τού σχετικού Πιστοποιητικού, δ δημοψη θ' άρχιση έρευνα γιά νά άπωρασίση η η έπιθεωρητή πού άπαιτείται από την παράγραφο (1) τού παρόντος Κανονισμού είναι άναγκαια. "Αν το πλοίο εύρισκεται σέ λιμάνι διλού Μέρους, δ πλοιαρχος η δημοψη άποτελεσματικής θ' άναφέρη άμεσως στής δημόδιες Αρχές τού λιμένος προσεγγίσεως και δ δημοψη έπιθεωρητής η δημοψη έπιθεωρητής η άναγνωρισμένος δργανισμός θά έξακριθώση δι, έχει γίνει άναφορά αύτού τού τέπου.
- Κανονισμοί 5, 6 και 7**
- Στό υπάρχον κείμενο τῶν άνωτέρω Κανονισμῶν, δημοψη γίνεται μνεία τού «1973» σέ σχέση πρός το Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου, αυτή διαγράφεται.
- Κανονισμός 8**
- Διάρκεια Πιστοποιητικού**
- Τό υπάρχον κείμενον τού Κανονισμού 8 άντικαθίσταται ως κατωτέρω:
- (1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου θά έκδιεται γιά περίοδο καθοριζόμενη από τήν Αρχή, δημοψη δέν θά ύπερβαίνει τά πέντε έτη από τήν ήμερομηνία τής έκδοσεως, όπο τήν προϋπόθεση δι, τήν περίπτωση πετρελαιοφόρου πού δημευνές άποκλειστική γιά καθαρό έρμα, γιά περιορισμένη περίοδο πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 13 (9) τού παρόντος Παραρτήματος, ή περίοδος ίσχυος τού Πιστοποιητικού δέν θά ύπερβαίνει τήν τοιουτροτρόπως καθοριζόμενη περίοδο.
- (2) Πιστοποιητικό θά πανύ νά ισχύει έλα έχουν γίνει σημαντικές διλαγές στήν κατασκευή, έξοπλισμό, συστήματα, έξαρτηματα, διατάξεις η ίνικό πού άπαιτονται, χωρίς τήν παρέμβαση τῆς Αρχής, έκτος από τήν άπ' εδειλας διατητάσταση ένος τέτοιου έξοπλισμού η έξαρτημάτων η έλα δέν έχουν έκτελεσθη οι ένδιμασες έπιθεωρητής δημοψη έχουν καθορισθή από τήν Αρχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) τού παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Πιστοποιητικό πού έκδοθηκε γιά πλοϊο θά πανύ νά ισχύει μέ τήν άλλαγή τής σημαίας τού πλοίου τούτου στήν σημαία μας διλαγής χώρας. Νέο Πιστοποιητικό θά έκδοθηκε μόνον έλα Κυβέρνηση πού έκδοθει τούτο είναι άπολυτα Ικανοποιημένη δι, τό πλοϊο συμμορφώνεται πλήρως μέ τις άποτελεσματού τού Κανονισμού 4 (4) (α) και (β) τού παρόντος Παραρτήματος. Στήν περίπτωση άλλαγής τής σημαίας μεταξύ Κρατών Μερῶν έλα αιτηθή έντος τριάν μηνών από τής άλλαγής τής Κυβέρνηση πού έρευνε τό πλοϊο, θά μεταβιβάση τό συντομώτερο δυνατό στήν Αρχή άντιγραφο τού Πιστοποιητικού πού έφερε τό πλοϊο, θά μεταβιβάση τό συντομώτερο δυνατό στήν Αρχή άντιγραφο τού Πιστοποιητικού πού έφερε τό πλοϊο πρό τής άλλαγής και έλα ενιαδιαθέσιμο, άντιγραφο τής σχετικής έκθεσεως τής έπιθεωρητής.
- Κανονισμοί 9 έως 12 - Καρμία άλλαγη.**
- Τό υπάρχον κείμενο τού Κανονισμού 13 άντικαθίσταται από τούς άκολούθους Κανονισμούς.
- Κανονισμός 13**
- Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος**  
Δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός μέ άργο πετρέλαιο
- Τό τήν αιρεση τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν 13Γ και 13Δ τού παρόντος Παραρτήματος, τά πετρέλαιοφόρα θά συμμορφώνονται μέ τις διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού.
- Νέα πετρέλαιοφόρα νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω:**
- (1) Κάθε νέο πετρέλαιοφόρο άργον πετρέλαιον νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και κάθε νέο δεξαμενό πού μεταφοράς προσδιόντων πετρέλαιον νεκρό βάρους 30.000 τόννων και άνω, θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θά συμμορφώνονται μέ, τις παραγράφους (2), (3) και (4) τήν παράγραφο (5) τού παρόντος Κανονισμού.
- (2) Η χωρητικότητα τῶν διαχωρισμένου έρματος θά καθορίζεται έτσι, ώστε τό πλοϊο δέν δύναται νά διατείνει άσφαλτος χωρίς νά καταφεύγει στήν χρησιμοποίηση τῶν δεξαμενών φορτίου γιά έλαστο έρμα πλήν τῶν περιπτώσεων πού καθορίζονται στήν παράγραφο (3) και (4) τού παρόντος Κανονισμού. Ως διλες τής περιπτώσεων έν τούτοις, η χωρητικότητα τῶν δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος τού πλοίου, θά είναι τούλαχιστον τέτοια ώστε, σέ κάθε κατάσταση ύπό έρμα, καθ' δηλ τήν διάρκεια τού ταξειδίου, συμπεριλαμβανομένων τῶν περιπτώσεων πού δηλούνται μέ τό άσφορτο έκπτοσία σύν τό διαχωρισμένου έρμα, τά βιθίσματα και θά διαγωγή τού πλοίου νά μπορούν νά πληρούν νά πληρούν τίς κάτωθι άπαιτησεις:
- (a) τό βιθίσμα γάστρας στό μέσον τού πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς νά ύπολογίζεται άποιαδήποτε παραμόρφωση τού πλοίου) δέν θά είναι μικρότερο από:
- $$dm = 2.0 + 0.02 L$$
- (b) τά βιθίσματα στήν πρωραία και πρυμναία κατακόρυφο θ' άντιστοιχούν τά αυτά πού προσδιορίζονται από τό βιθίσμα στό μέσο τού πλοίου (dm), δημοψη δρίζεται στήν ύποπαράγραφο (a) τής παρούσης παραγράφου, ώστε τό πλοϊο νά έχει διαγωγή μέ τήν πρύμνη δχι μεγαλύτερη από 0.015 L και
- (γ) σέ κάθε περίπτωση τό βιθίσμα στήν πρυμναία κάθετο νά μήν είναι μικρότερο απ' έκεινο πού είναι άπορατη γιά νά έπιτευχει η πλήρης βιθίση τής έλικος (κων) τού πλοίου.
- (3) Σέ καμπιά περίπτωση δέν θά μεταφέρεται θαλάσση σερματίσμα στής δεξαμενές φορτίου πλ. ίν σπανίων περιπτώσεων ταξειδίων, πού οι καιρικές συνθήκες είναι τόσον δυσμενείς, ώστε κατά τήν γνώμη τού πλοιάρχου, είναι άναγκαιο νά τοποθετηθει πρόσθετο θαλάσση σερματίσμα αυτής τής περιπτώσεως θά διοχετεύεται και θά άπορρίπτεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό (9) τού παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα μέ τις άπαιτησεις τού κανονισμού (15) τού παρόντος Παραρτήματος πετρέλαιοφόρων.
- (4) Στήν περίπτωση νέων δεξαμενοπλοίων άργον πετρέλαιον τό πρόσθετο έρμα πού έπιτερέπεται νά τοποθετηθει σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (3) τού παρόντος Κανονισμού, θά μεταφέρεται σέ δεξαμενές φορτίου μόνον έφ' δσον έχουν πλυθή μέ άργο πετρέλαιο σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13B τού παρόντος Παραρτήματος πρό τής άναχωρησεως από τόν λιμένο η τερματικό σταθμό έκφορτωσεως.
- (5) Ανεξαρτήτως τῶν διατάξεων τής παραγράφου (2) τού παρόντος Κανονισμού οι κατασκευές διαχωρισμένου έρματος πετρέλαιοφόρων μήκους μικροτέρου τῶν 150 μέτρων θά Ικανοποιούν τήν Αρχήν.
- (6) Κάθε νέο πετρέλαιοφόρο άργον πετρέλαιον νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω, θά είναι έξοπλισμένο μέ σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου μέ άργο πετρέλαιο. Η Αρχή άναλαβή νά έξασφαλίση δι, τό σύστημα πληρού τής άπαιτησεις του κανονισμού 13B τού παρόντος Παραρτήματος, σέ χρονικό διάστημα ένός έτους άφ' δου τό πετρέλαιοφόρο τό πράτον δρχώνται νά μεταφέρη άργο πετρέλαιον κατάλληλο γιά καθαρισμό μέ άργο πετρέλαιο, ολονδήποτε είναι άργοτερον. Εκτός έλα η πετρέλαιοφόρο μεταφέρει άργο πετρέλαιο πού δέν είναι κατάλληλο γιά τόν καθαρισμό μέ άργο πετρέλαιο, τότε θά χρησιμοποιει τό σύστημα σύμφωνα μέ τις άπαιτησεις τού κανονισμού έκεινου.
- \* Υπάρχοντα δεξαμενοπλοία άργον πετρέλαιον νεκρού βάρους 40.000 τόννων και άνω.
- (7) Υπό τήν αιρεση τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (8) και (9) τού παρόντος Κανονισμού κάθε ύπαρχον πετρέλαιοφόρο άργον πετρέλαιον νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θά

συμμορφώνεται μέ τις άπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παροντος Κανονισμοῦ ἀπό τὴν ήμερομηνία θέσεως σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Ὅταν οὐ πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον πού ἀναφέρονται στὴν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται, ἀντί νά διαβέτον δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος, νά λειτουργούν χρησιμοποιώντας τὴν μέθοδο καθαρισμού θέξαμενῶν φορτίου μέ ἄργο πετρέλαιο, νά λειτουργούν μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13B τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐκτὸς δὲ τὸ πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον προορίζεται νά μεταφέρεται ἄργο πετρέλαιο πού δὲν εἶναι κατάλληλο γιά καθαρισμό.

(9) Ὅταν οὐ πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον πού ἀναφέρονται στὴν παράγραφο (7) η (8) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται, ἀντί νά εἶναι ἐφοδιασμένα μέ δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος, η νά λειτουργούν χρησιμοποιώντας τὴν μέθοδο καθαρισμού δεξαμενῶν φορτίου μέ ἄργο πετρέλαιο, νά λειτουργούν μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13A τοῦ παρόντος Παραρτήματος γιά τὴν ἀκόλουθη περίοδο:

(a) γιά πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων καὶ ἄνω, ἣν, ἢν τὴν ήμερομηνία θέσεως σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ

(b) γιά πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω ἀλλά κάτω τῶν 70.000 τόννων, ἥως τέσσερα ἢτη μετά τὴν ήμερομηνία θέσεως σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ὅταν οὐ δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω

(10) Ὅταν ημερομηνία θέσεως ἐν ίσχυ τοῦ παροντος Πρωτοκόλλου κάθε ὑπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος καὶ θά πληροὶ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ η ἐναλλακτικά, θά λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13A τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Μεταχείρισις πετρελαιοφόρου ὡς τοιούτου μέ δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο πού δὲν ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος σύμφωνα μέ τὴν παράγραφο (1), (7) η (10) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νά τυχει μεταχείρισις σάν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου ἔρματος, ὑπό τὴν προϋπόθεση ὅτι πληροὶ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) η τῆς παραγράφου (5) ἀναλόγως τῆς περιπτώσεώς του, τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

### Κανονισμός 13A

#### Ἀπαιτήσεις γιά πετρελαιοφόρα μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα (C.B.T.)

(1) Πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 (9) η (10) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά ἔχει ἐπαρκή χωρητικότητα δεξαμενῶν, ἀποκλειστικά γιά τὴν μεταφορά καθαροῦ ἔρματος, δημοσίευτος στὸν Κανονισμό ! (16) τοῦ παρόντος Παραρτήματος εἰς τρόπον ὥστε νά πληροῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Καν. 13 (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Οἱ διατάξεις καὶ οἱ λειτουργικὲς διαδικασίες τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα εἶναι σύμφωνες μέ τὶς ἀπαιτήσεις πού καθορίζονται ἀπό τὴν Ἀρχή. Οἱ ἀπαιτήσεις αὐτές θά περιλαμβάνουν τούλαχιστον δλες τὶς διατάξεις «περὶ προδιαγραφῶν γιά δεξαμενόπλοια μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα» πού υιοθετήθηκαν ἀπό τὴν Διεθνή Διάσκεψη γιά τὴν Ἀσφάλεια τῶν δεξαμενόπλοιον καὶ τὴν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως 1978, μὲ τὴν Ἀπόφαση 14, καθώς καὶ τῶν ἀναθεωρήσεων τῶν πού δυνατοῦνται στὸ πραγματοποιηθῶν ἀπό τὸν Ὀργανισμό.

(3) Πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα θά εἶναι ἐφόδιασμένο μέ μετρητή περιεκτικότητος πετρελαῖον, ἐγκεκριμένο ἀπό τὴν Ἀρχή βάσει προδιαγραφῶν πού συνιστῶνται ἀπό τὸν Ὀργανισμό, πού νά ἐπιτρέπει τὸν ἐγχειρίδιο τῆς περιεκτικότητος σὲ πετρέλαιο τοῦ ὑδάτινου ἔρματος πού ἀπορρίπτεται. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαῖον θά τοποθετεῖται πρό τῆς πρώτης προγραμματισμένης ἐποικέως τοῦ δεξαμενόπλοιον σέ ναυπηγεῖο, μετά τὴν θέση σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Μέχρι τότε καὶ λαμβανούμενον ὑπόψη ὅτι διατητής περιεκτικότητος πετρελαῖον εἶναι ἐγκατεστημένος, θά πρέπει ἀμέσως πρό τῆς ἀπορρίψεως τοῦ θαλασσέρματος νά γίνεται ἐπιβεβαίωσης κατόπιν ἐλέγχου διὰ τὶς δεξαμενές πού προορίζονται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν παραλαβήν θαλασσέρματος δὲν ἔλαβε χώρα ἀνάμεξη μέ πετρέλαιο.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές προοριζόμενες ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα θά εἶναι ἐφωδιασμένο μέ:

(a) ἐγχειρίδιο λειτουργίας δεξαμενῶν ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, πού δὲ περιέχει λεπτομέρειες τὸ συστήματος καὶ δόηγίες γιά τὸν τρόπο λειτουργίας του. Τὸ ἐγχειρίδιο αὐτοῦ τοῦ τύπου θά Ικανοποιεῖ, τὴν Ἀρχή καὶ θά περιέχει δλες τὶς πληροφορίες πού καθορίζονται στὶς Προδιαγραφές πού δὲν προορίζονται στὴν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐν γίνεται κάποια ἀλλαγή πού ἐπιτρέπει τὸ σύστημα τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, τὸ ἐγχειρίδιο λειτουργίας θά ἀναθεωρηθεῖ ἀνάλογα· καὶ

(b) Συμπλήρωμα τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στὸν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δημοσίευτος στὸ Συμπλήρωμα I τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Τὸ Συμπλήρωμα θά ἐπισυνάπτεται μονίμως στὸ Βιβλίο Πετρελαίου.

### Κανονισμός 13B

#### Ἀπαιτήσεις γιά τὸν καθαρισμό μέ ἄργο πετρέλαιο

(1) Κάθε σύστημα πλύσεως μέ ἄργο πετρέλαιο πού ἀπαιτεῖται σύμφωνα μέ τὸν Κανονισμό 13 (6) καὶ (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά πληροὶ τὶς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ὅταν οὐ πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον πού ἀπειλεῖται διαχωρισμένου ἔρματος, η νά λειτουργούν χρησιμοποιώντας τὴν μέθοδο καθαρισμού δεξαμενῶν φορτίου μέ ἄργο πετρέλαιο, νά λειτουργούν μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13A τοῦ παρόντος Παραρτήματος γιά τὴν ἀκόλουθη περίοδο:

(a) γιά πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων καὶ ἄνω, ἣν, ἢν τὴν ήμερομηνία θέσεως σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ

(b) γιά πετρελαιοφόρα ἄργον πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω ἀλλά κάτω τῶν 70.000 τόννων, ἥως τέσσερα ἢτη μετά τὴν ήμερομηνία θέσεως σὲ ίσχυ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ὕπαρχοντα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαῖον νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω

(10) Ὅταν ημερομηνία θέσεως ἐν ίσχυ τοῦ παροντος Πρωτοκόλλου κάθε ὑπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καὶ ἄνω θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος καὶ θά πληροὶ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ η ἐναλλακτικά, θά λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13A τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο πού δὲν ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἔρματος σύμφωνα μέ τὴν παράγραφο (1), (7) η (10) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νά τυχει μεταχείρισης σάν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου ἔρματος, ὑπό τὴν προϋπόθεση ὅτι πληροὶ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) η τῆς παραγράφου (5) ἀναλόγως τῆς περιπτώσεώς του, τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(12) Εγχειρίδιο λειτουργίας καὶ δργάνων πού θά περιγράφει μέ λεπτομέρειες τὸ σύστημα καὶ τὰ μηχανήματα καὶ θά καθορίζει τὸν τρόπο λειτουργίας του. Τὸ ἐγχειρίδιο αὐτοῦ τοῦ τύπου θά Ικανοποιεῖ τὴν Ἀρχή καὶ θά περιέχει δλες τὶς πληροφορίες πού καθορίζονται στὶς Προδιαγραφές πού δὲν προορίζονται στὴν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐν γίνεται κάποια ἀλλαγή πού θά περιέρχεται τὸ σύστημα τῶν δεξαμενόπλοιον καὶ τὴν Ἀπόφαση 14, καθώς καὶ τῶν ἀναθεωρήσεων τῶν πού δυνατοῦνται στὸ πραγματοποιηθῶν ἀπό τὸν Ὀργανισμό.

(13) Σύμπληρωμα τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στὸν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δημοσίευτος στὸ Συμπλήρωμα 2 τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Τὸ Συμπλήρωμα θά ἐπισυνάπτεται μονίμως στὸ Βιβλίο Πετρελαίου.

### Κανονισμός 13Γ

#### Ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια διά εἰδικά ταξείδια

(1) Δυνάμει τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οἱ Κανονισμοί 13 (7) ἥως (10) τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν θά έφαρμόζονται σὲ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια πού ἐκτελοῦν εἰδικούς πλέοντας μεταξύ:

(a) λιμένων ή σταθμῶν ἐντός της ἐπικρατείας Κράτους Μέρους τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου· ή  
(b) λιμένων ή σταθμῶν Κρατῶν Μερῶν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, διπον:

(i) τὸ ταξείδιο ἐξ διοκλήρου πραγματοποιεῖται ἐντός Εἰδικής Περιοχῆς, δημοσίευτος καθορίζεται στὸν Κανονισμό (10) (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος· ή  
(ii) τὸ ταξείδιο ἐξ διοκλήρου πραγματοποιεῖται ἐντός διλλων διόριων.

(2) Οἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά έφαρμόζονται μόνον δταν οι λιμένες ή οι σταθμοί, δπου λαμβάνουν χώρα πορτώντες φορτίων γιά νά ἐκτελεσθούν ταξείδια αὐτοῦ τοῦ τύπου, διαθέτουν ἐγκαταστάσεις υποδοχῆς ἐπαρκεῖς γιά τὴν λήψη καὶ ἐπεξεργασία δλου τοῦ ἔρματος καὶ τοῦ διδατος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπό δλα τὰ δεξαμενόπλοια πού χρησιμοποιοῦνται σὲ τὴν θέση τοῦ διατηρήσεων.

(a) δυνάμει τῶν ἐξιστέων πού προβλέπονται στὸν Κανονισμό 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δλο τὸ θαλασσέρμα, συμπεριλαμβανομένου τοῦ καθαροῦ θαλασσέρματος καὶ τῶν καταλόίτων τῆς πλύσεως τῶν δεξαμενῶν κρατοῦνται στὸ πλοίο καὶ μεταφέρονται στὶς ἐγκαταστάσεις υποδοχῆς ἐπαρκεῖς γιά τὴ διετοική ἐγγραφή θά γίνεται στὸ οικείο τμῆμα τοῦ Συμπλήρωματος τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου, πού ἀναφέρεται στὴν παράγραφο (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπό τὴν λιμένος προσεγγίσεως.

(b) ἔχει συναφεῖ συμφωνία μεταξύ τῆς Ἀρχῆς καὶ τῶν Κυβερνητήσων τῶν Χωρῶν τῶν λιμένων προσεγγίσεως πού ἀναφέρονται στὴν ὑποπαράγραφο (1) (a) η (b) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δποια ἀφορᾶ τὴν χρησιμοποίηση την διατηρήσεως δεξαμενόπλοιον γιά τὴν ἐκτέλεση εἰδικῶν ταξείδιων.

\* Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως τῶν Διεθνῶν Προδιαγραφῶν Λειτουργίας & Δοκιμῶν γιά Συσκενές Διαχωριστήρων πετρελαίου/θάδος καὶ Μετρητῶν Περιεκτικότητος Πετρελαίου πού υιοθετήθηκε ἀπό τὸν Ὀργανισμό μὲ τὴν Ἀ.393 (X).

- (γ) ή επάρκεια των έγκαταστάσεων υπόδοχης σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις τού παρόντος Παραρτήματος στους λιμένες ή σταθμούς που άναφέρονται άνωτέρω, για τούς σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, έχει γίνει άποδεκτή άπό τις Κυβερνήσεις των χωρών Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου έντος της έπικρατείας των διοικών ενέργειών τους.
- (δ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου υπάρχει διπισθογράφηση, διτι το δεξαμενόπλοιο έκτελει μόνον ειδικούς πλόδες αυτού του είδους.

(3) Κάθε δεξαμενόπλοιο είδικών πλόδων θα διαθέτει Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που άναφέρεται στόν Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος διπώς καθορίζεται στό Συμπλήρωμα 3 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα αυτό θα επισυνάπτεται μόνιμα στο Βιβλίο Πετρελαίου.

### Κανονισμός 13Δ

'Υπάρχοντα Πετρελαιοφόρα πού έχουν Ειδικές διατάξεις Έρματισμού.

(1) Όταν υπάρχουν πετρελαιοφόρα είναι έτοις κατασκευασμένο ή λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά συμφωνεται πάντοτε με τις άπαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM), πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 13 (2) του παρόντος Παραρτήματος χωρίς νά καταψύγεται στήν χρήση θαλάσσης μέσω της πλορού τις άπαιτήσεις περί κατεμενών διαχωρισμένου έρματος που άναφέρονται στόν Κανονισμό 13 (7) του παρόντος Παραρτήματος υπό την προϋπόθεση, διτι, διτες οι άκολουθες συνθήκες πληρούνται:

- (α) δ τρόπος λειτουργίας και οι διατάξεις έρματισμού είναι έγκεκριμένα άπό την 'Αρχή·
- (β) έχει συναφθεί σχετική συμφωνία μεταξύ της 'Αρχής και των ένδιαφέρομένων Κυβερνήσεων των λιμένων προσεγγίσεως πού είναι Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, διται οι άπαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM) Ικανοποιούνται με κάποια λειτουργική διαδικασία· και
- (γ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Ρυπάνσεως άπό Πετρέλαιο υπάρχει διπισθογράφηση διτι το πετρελαιοφόρο λειτουργεί με ειδικές διατάξεις έρματισμού.

(2) Σε καμμία περίπτωση δεν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα σε δεξαμενές πετρελαίου πλήν των σπανίων έκεινων ταξειδίων πού οι καιρικές συνθήκες είναι τόσο δυσμενείς ώστε κατά την γνώμη του πλοιάρχου, είναι άναγκαιο νά τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσης σε δεξαμενές φορτίου, για την άσφαλεια του πλοίου. Το θαλάσσερμα τού θα διοχετεύεται και θα άπορτεται σύμφωνα με τόν Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος. 'Επιστις θα γίνεται σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Πετρελαίου που άναφέρεται στόν Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) 'Η Αρχή πού έχει διπισθογραφήσει Πιστοποιητικό σύμφωνα με την υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού θ' ανακοινώνει στόν 'Οργανισμό 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 δινω και σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο πρόσθιων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και δινω, οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος πού άπαιτεται νά έχουν χωρητικότητα σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος οι διποίες εύρισκονται μέσα στά δρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου θα έχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα με τις άπαιτήσεις των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, για νά παρέχουν ένα μέτρο προστασίας κατά της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση προσαράξεως ή συγκρούσεως.

(2) Διάχωρισμένες δεξαμενές έρματος και διλοι ίδροι έκτος άπό τις δεξαμενές πετρελαίου μέσα στά δρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου (Lt) θα έχουν τέτοια διάταξη, ώστε νά πληρούν τόν άκολουθο τύπο:

ΣΡΑc + ΣΡΑs > J[Lt (B + 2D)]

διπού PA c = ή πλευρική έπιπλενεια του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος ή ίδλο ίδρο έκτος άπό δεξαμενή πετρελαίου υπόλογισμένη σ' άνεπτυγμένες έσωτερικές διαστάσεις,

PA s = ή έπιπλενεια του πυθμένος του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή άντον τον τύπου ή ίδρο υπόλογισμένο σε άνεπτυγμένες έσωτερικές διαστάσεις,

Lt = μήκος σε μέτρα μεταξύ του πρωταίου και του πριμναίου ίδρου του δεξαμενών φορτίου,

B = το μέγιστο πλάτος του πλοίου σε μέτρα, διπού διρίζεται στόν Κανονισμό 1 (21) του παρόντος Παραρτήματος,

D = πλευρικό βάθος σε μέτρα μετρημένο κατακόρυφα άπό το δινω άκρο της τρόπιδος στο δινω άκρο του ίδρου των έξαλων στήν πλευρά στό μέσον του πλοίου. Σε πλοία πού έχουν καμπύλη κουπαστή τό πλευρικό βάθος θα μετρεται στό σημείο τομής των έσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού κελύφους οι γραμμές έκτενονται σάν νά ήταν ή κουπαστή γωνιακού σχήματος.

J = 0.45 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόννων 0.30 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 30.000 τόννων και δινω, ήπο τόνων των διατάξεων της πραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού. Για ένδιαμεσες τιμές νεκρού βάρους η τιμή του «J» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή

"Όταν σύμβολα πού δίδονται σε αύτη την παράγραφο έμφανται στό παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοιαν πού καθορίζεται στήν παρόντα παράγραφο.

(3) Για δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 200.000 τόννων και δινω η τιμή «J» μπορεί νά μειωθεί σύμφωνα με τ' άκολουθα:

$$J \text{ μειωμένο } = [J - (a - \frac{Oc + Os}{40A})] \text{ ή } 0.2 \text{ διποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο}$$

διπου: a = 0.25 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200.000 τόννων  
a = 0.40 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 300.000 τόννων  
a = 0.50 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 420.000 τόννων

Για ένδιαμεσες τιμές του νεκρού βάρους η τιμή του «a» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή.

Oc = διπος διρίζεται στόν Κανονισμό 23 (1) (a) του παρόντος Παραρτήματος,  
Os = διπος διρίζεται στόν Κανονισμό 23 (1) (b) του παρόντος Παραρτήματος,  
Oa = ή έπιπλευτική διαρροή πετρελαίου διπος άπαιτεται άπο τόν Κανονισμό 24 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Για τόν προσδιορισμό των «PAC» και «PAs» για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και χώρους έκτος άπό δεξαμενές πετρελαίου θα έφαρμοζωνται τ' άκολουθα:

(a) τό έλαχιστο πλάτος κάθε πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, διποιοδήποτε άπο τό διποια, έκτενεται σε διο τό βάθος της πλευρᾶς του πλοίου, ή ήπο τό κατάστρωμα στήν διροφή των διπομένων δέν θα είναι μικρότερο άπο 2 μέτρα. Τό πλάτος θα μετράται έσωτερικά άπο τήν πλευρά του πλοίου, κάθετα στήν διαμήκη γραμμή του μέσου του πλοίου. "Όταν τό πλάτος είναι μικρότερο ή πλευρική δεξαμενή ή χώρος δέν θα λαμβάνεται ήπη' διψη για τόν υπόλογισμό της προστατευτικής έπιφανειας «PAC» και

(b) τό έλαχιστο κατακόρυφο υψος κάθε διπομένου, ή χώρου, θα είναι B/15 ή 2 μέτρα, διποιοδήποτε είναι μικρότερο. "Όταν τό υψος είναι μικρότερο τό διπομένου ή χώρος δέν θα λαμβάνεται ήπη' διψη για τόν υπόλογισμό της προστατευτικής έπιφανειας «PAs».

Τό έλαχιστο πλάτος και υψος των πλευρικών δεξαμενών και των διπομένων θα μετράται καθαρό άπο τόν ιδιοσυλλέκτες, στήν περίπτωση δέ τον έλαχιστου πλάτους θα μετράται καθαρό άπο κάθε καμπύλο τημή της κουπαστής.

### Κανονισμός 14 - Καμμία άλλαγη

#### Κανονισμός 15

Στό υπάρχον κείμενο του άνωτέρω Κανονισμού διπονται μνεία του «1973», σε σχέση πρό τό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγής - Ρυπάνσεως άπό πετρέλαιο διαγράφεται.

#### Κανονισμός 16 και 17 - Καμμία άλλαγη

#### Κανονισμός 18

Άντληση, Σωληνώσεις και διατάξεις Έκφορτώσεως δεξαμενοπλοίων

Παράγραφοι (1) έως (4) - Καμμία άλλαγη  
Οι άκολουθες παράγραφοι προστίθενται στό υπάρχον κείμενο:

(5) Κάθε νέο δεξαμενόπλοιο πού άπαιτεται νά φρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή νά είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο θα πληροί τις άκολουθες άπαιτήσεις:

(a) θα είναι έξοπλισμένο με σωληνώσεις πετρελαίου σχεδιασμένες και τοποθετημένες έτοις διποτε ήποτε έλαχιστοποιείται ή συγκράτηση πετρελαίου στόν σωληνής και

(b) θα διατίθενται μέσα για άποστραγγίση διων των άντλιων φορτίου και γραμμών πετρελαίου μετά τήν έκφορτωση φορτίου διταν είναι άναγκαιο με συσκευή άποστραγγίσεως ων πολειμάτων (STRIPPING DEVICE). Η γραμμή και ή άντλια άποστραγγίσεως δύναται νά άπορτησουν στήν έπηρα ή σε δεξαμενή φορτίου ή σε δεξαμενή καταλοίπων. Για τήν άπορτηση στήν έπηρα θα υπάρχει μια ειδική γραμμή μικρᾶς διμέρου και ή συνδέεται πάνω στό σύστημα έπιστομών έκφορτώσεως (MANIFOLD VALVES) στήν πλευρά του πλοίου.

(6) Κάθε υπάρχον δεξαμενόπλοιο άργο πετρέλαιου, πού άπαιτεται νά διπονται δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή νά είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο ή νά λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες άποκλειστικά για καθαρό έρμα, θα συμπορφώνεται με τίς διατάξεις τής παραγράφου (5) (β) του παρόντος Κανονισμού.

#### Κανονισμός 19 - Καμμία άλλαγη

#### Κανονισμός 20

Στό υπάρχον κείμενο του άνωτέρω Κανονισμού, διπονται μνεία του «1973», σε σχέση πρό τό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγής Ρυπάνσεως άπό Πετρέλαιο, διαγράφεται.

Κανονισμός 21 έως 25 - Καμπία όλλαγή

Προσάρτημα I - Κατάλογος Πετρελαίων - Καμπία όλλαγή

Προσάρτημα II - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Τό υπάρχον ύπόδειγμα του Πιστοποιητικού άντικαθίσταται με τό ακόλουθο ύπόδειγμα:

**ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ  
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

\*Εξεδόθη σύμφωνα με τούς δρουστές του Πρωτοκόλλου 1978 τού προσητημένου στήν Διεθνή Σύμβαση για τήν \*Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, υπό την έξουσιοδηση της Κυβερνήσεως τής

(πλήρης προσιδορισμός τής χώρας)

άπο .....

(πλήρης προσδιορισμός τού δρμοδίου προσάπου ή δργανισμού τού έξουσιοδησημένου σύμφωνα με τίς διατάξεις του Πρωτοκόλλου 1978 τού προσητημένου στήν Διεθνή Σύμβαση για τήν \*Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

Όνομα πλοίου	Διαθένες Διακριτικό Σήμα	Λημή Νηολογήσεως	Όλικη χωρητικότης

Τόπος τού πλοίου:

Δεξαμενόπλοιο άργος πετρελαίου\*  
 Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου\*  
 Δεξαμενόπλοιο άργον πετρελαίου/προϊόντων πετρελαίου\*  
 Πλοίο μή πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου πού ίνπάγονται στόν Κανονισμό 2 (2) τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου\*  
 Πλοίο έκτος τῶν άνωτέρω\*

\*Ημερομηνία υπογραφής συμβάσεως κατασκευής ή μετασκευής εύρειας έκτασεως .....  
 \*Ημερομηνία πού ή τρόπος του έτοποθετήθη η τό πλοίο έντρισκετο σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή πού άρχισε η εύρεια μετασκευή .....

\*Ημερομηνία παραδόσεως ή άποπερατώσεως τής εύρειας μετασκευής .....

**ΜΕΡΟΣ Α ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ**

Τό πλοίο είναι έφοδιασμένο μέ:

γιά πλοία 400 κ.ο.χ. καί άνω:

- (α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/βάστας\* (δυναμένη νά πυράγει άποβλητα πού ή περιεκτικότητα των σέ πετρέλαιο νά μήν ίνπερβαίνει τά 100 μέρη άνα έκατομμύριο)  
 (β) σύστημα διυλίσεως - συγκρατήσεως πετρελαίου\* (δυνάμενο νά παράγει άποβλητα πού ή περιεκτικότης των σέ πετρέλαιο νά μήν ίνπερβαίνει τά 100 μέρη άνα έκατομμύριο)

γιά πλοία 10.000 κ.ο.χ. καί άνω:

- (γ) σύστημα παρακολουθήσεως καί έλέγχου άπορρίψεως πετρελαίου\* (έπι-προσθέτως πρός τό (α) ή (β) άνωτέρω) ή  
 (δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/βάστας διυλίσεως συγκρατήσεως πετρελαίου\* (δυνάμενα νά παράγουν άποβλητα πού ή περιεκτικότης των σέ πετρέλαιο νά μή ίνπερβαίνει τά 15 μέρη άνα έκατομμύριο) άντι τῶν (α) ή (β) άνωτέρω.

Λεπτομέρειες τῶν άπαιτήσεων με τίς δοπίες παρασχωρούνται έξαιρέσεις σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 2 (2) καὶ 2 (4) (α) τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου

Σημειώσεις:

\*Οπισθογράφηση γιά υπάρχοντα πλοία\*

Πιστοποιείται δι τό παρόν πλοίο έχει τώρα έξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά άνταποκρίνεται με τίς άπαιτήσεις τού Πρωτοκόλλου 1978 τού προσητημένου στήν Διεθνή Σύμβαση για τήν \*Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, δοσον άφορά στά υπάρχοντα πλοία\*\*

\* Διαγράφεται δι τό δέν έχει έφαρμογή.

\*\* Η παρόδα έγγραφή δέν χρειάζεται νά έπαναληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο άπο τό πρότο Πιστοποιητικό πού παρεχωρήθη στό πλοίο.

\*\*\* Η χρονική περίοδος μετά τήν θέση έν σχύ τού Πρωτοκόλλου έντος τής δοπίας θά έξοπλισθεί τό πλοίο με συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/βάστας, συστήματα έλέγχου άπορρίψεως σύστημα διυλίσεως, συγκρατήσεως πετρελαίου καί /ή με διατάξεις δεξαμενών καταλοίπων, καθορίζεται στούς Κανονισμούς 13A (3), 15 (1) καὶ 16 (4) τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

\* Υπογραφή .....  
 (άρμοδιου έξουσιοδησημένου δργάνου)

Τόπος .....

\* Ημερομηνία .....

(Σφραγίδα τής Αρχής)

**ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ\***

Μεταφορική Ικανότης	Νεκρό βάρος τού Πλοίου (μετρ. τόννοι)	Μήκος πλοίου (m)

Πιστοποιείται δι τό παρόν πλοίον είναι κατασκευασμένο καί έξοπλισμένο καί πρέπει νά λειτουργεί σύμφωνα με τ' άκολουθα:

(1) Τό παρόν πλοίοι:

- (α) άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο καί νά συμμορφώνεται\*  
 (β) δέν άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα\*\*  
 (γ) δέν άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα, άλλα συμμορφώνεται με\* τίς άπαιτήσεις τού Κανονισμού 24 τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

(2) Τό παρόν πλαστόν:

- (α) άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο καί νά συμμορφώνεται\*  
 (β) δέν άπαιτεται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα\*\* με τίς άπαιτήσεις τού Κανονισμού 13E τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

(3) Τό παρόν πλόδον:

- (α) άπαιτεται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με καί νά συμμορφώνεται με\*  
 (β) δέν άπαιτεται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με\*  
 (γ) δέν άπαιτεται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με, άλλα συμμορφώνεται με\*  
 (δ) σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Γ ή 13Δ τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου καί δύπας καθορίζεται στό Μέρος Γ τού παρόντος Πιστοποιητικού έχει δεξαρεθεί άπο\* τίς άπαιτήσεις τού Κανονισμού 13 τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου,  
 (ε) είναι έφοδιασμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με τήν χρήση άργου πετρελαίου σύμφωνα με τίς διατάξεις τού Κανονισμού 13B τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου, άντι νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή μόνιμο σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο.  
 (στ) διέθετε δεξαμενές άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα σύμφωνα με τίς διατάξεις τού Κανονισμού 13A τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου, άντι νά φέρει ή δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή μόνιμο σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο.

(4) Τό παρόν πλοίο:

- (α) άπαιτεται νά είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο σύμφωνα καί νά συμμορφώνεται\*  
 (β) δέν άπαιτεται νά είναι έξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο σύμφωνα με\*, τίς άπαιτήσεις τού Κανονισμού 13 (6) τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος\*\*

Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος κατανέμονται ως έξης:

Δεξαμενή	Όγκος (m³)	Δεξαμενή	Όγκος (M³)

Δεξαμενές άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα\*\*

Τό παρόν πίο οποιούργει με δεξαμενές άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα μέχρι... (ήμεροηγή) σύμφωνα με τίς άπαιτήσεις τού Κανονισμού 13A τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

Οι δεξαμενές άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα κατανέμονται ως έξης:

Δεξαμενή	Όγκος (m³)	Δεξαμενή	Όγκος (M³)

\* Διαγράφεται δι τό δέν έχει έφαρμογή.

\*\* Η παρόδα έγγραφή δέν χρειάζεται νά έπαναληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο άπο τό πρότο Πιστοποιητικό πού παρεχωρήθη στό πλοίο.

\*\*\* Η χρονική περίοδος μετά τήν θέση έν σχύ τού Πρωτοκόλλου έντος τής δοπίας θά έξοπλισθεί τό πλοίο με συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/βάστας, συστήματα έλέγχου άπορρίψεως σύστημα διυλίσεως, συγκρατήσεως πετρελαίου καί /ή με διατάξεις δεξαμενών καταλοίπων, καθορίζεται στούς Κανονισμούς 13A (3), 15 (1) καὶ 16 (4) τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου.

## Έγχειριδιο\*

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίον έχει έφοδιαστεί μέ:

(α) Ισχύον έγχειριδίο λειτουργίας Δεξαμενών άποκλειστικά γιά Καθαρό Έρμα, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Α τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου\*\*.

(β) Ισχύον έγχειριδίο λειτουργίας και έξοπλισμού γιά κλύση μέ άργο πετρέλαιο σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Β τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου\*\*.

Χαρακτηριστικά τού ισχύοντος έγχειριδίου .....  
 'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιου έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίς της 'Αρχής)

Χαρακτηριστικά τού ισχύοντος έγχειριδίου .....  
 'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιου έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίς της 'Αρχής)

## ΜΕΡΟΣ Γ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ\*

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίον:

(α) έκτελει πλόες μόνον μεταξύ ..... και ..... σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Γ τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου\*\*. ή

(β) λειτουργεί μέ ειδικές διατάξεις έρματισμού σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Δ τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου\*\* και γι' από τόν λόγο έκαιρεται άπο τίς άπαιτησεις τού κανονισμού 13 τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου

'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιου έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....  
 (Σφραγίς της 'Αρχής)

## Πιστοποιείται ότι:

Τό παρόν πλοίο έχει έπιθεώρηθεί σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου 1978 τού προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως άπο Πλοία, 1973, άναφορικά μέ τήν άποφυγή ρυπάνσεως άπο πετρέλαιο' καί

η έπιθεώρηση δεικνύει ότι ή κατακευή, δ έξοπλισμός, τά συστήματα, τά έξαρτηματα, οι διατάξεις, τά ύλικά τού πλοίου καί ή κατάσταση τούτου ίκανοτοιούν άπο κάθε άποψη τήν 'Αρχή και δι τό πλοίο συμμορφώνεται μέ τίς έφαρμοστέες άπαιτησεις τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου.

Τό Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι ..... υπόκειται σέ ένδιαμεσο έπιθεώρηση (ή έπιθεωρήσεις)

Κατά διαστήματα .....

'Εξεδόθη εις .....  
 (Τόπος έκδοσεως τού Πιστοποιητικού)

..... 19.....  
 ('Υπογραφή τού άρμοδιου έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 (Σφραγίς της 'Αρχής)

'Ενδιάμεση 'Έπιθεώρηση

Πιστοποιείται ότι στήν ένδιαμεση έπιθεώρηση πού άπαιτεται άπο τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου 1978 τού προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως άπο Πλοία, 1973, τό παρόν πλοίο καί ή κατάσταση άπο τόν εύρεθηκαν δι τίς άναποκρίνονται πρός τίς σχετικές διατάξεις τού Πρωτοκόλλου.

'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιως έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Η επομένη ένδιαμεση έπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν .....  
 (Σφραγίς της 'Αρχής)

'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιως έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

'Η επομένη ένδιαμεση έπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν .....  
 (Σφραγίς 'Αρχής)

'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιως έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

'Η επομένη ένδιαμεση έπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν .....  
 (Σφραγίς 'Αρχής)

'Υπογραφή .....  
 ('Υπογραφή άρμοδιως έξουσιοδοτημένου δργάνου)  
 Τόπος .....

'Ημερομηνία .....

'Η επομένη ένδιαμεση έπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν .....  
 (Σφραγίς 'Αρχής)

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τ' άκολουθα υποδειγματα Συμπλήρωμάτων τού Βιβλίου Πετρελαίου προστίθενται στό υπάρχον υπόδειγμα:

## ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ I

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΟΥΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΕΡΜΑ\*\*

'Όνομα πλοίου .....

Διεθνές Διακριτικό Σήμα .....

Συνολική μεταφορική ίκανότητα σέ φορτίο ..... κυβ. μέτρα.

Συνολική χωρητικότητα άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα ..... κυβ. μέτρα.

Οι άκολουθες δεξαμενές χαρακτηρίζονται ως δεξαμενές προοριζόμενες άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα:

Δεξαμενή	Όγκος (m <sup>3</sup> )	Δεξαμενή	Όγκος (m <sup>3</sup> )

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι περίοδοι πού καλύπτονται άπο τό Συμπλήρωμα πρέπει νά ταυτίζονται με τίς περιόδους πού καλύπτονται άπο τό Βιβλίο Πετρελαίου.

\* Διαγράφεται έάν δέν έχει έφαρμογή  
 \*\* Διαγράφεται άναλόγως τής περιπτώσεως

\* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει νά έπισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου τό δεξαμενόπλοιο άργον πετρελαίου λειτουργούντα μέ τήν μέθοδο πλύσεως τών δεξαμενών φορτίου μέ άργο πετρελαίου σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Β τού Παραρτήματος Ι τού Πρωτοκόλλου 1978 τού προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως άπο πλοία 1973 και προορίζεται ν' άντικαταστήσει τό Γιγάμια (ε) τού Βιβλίου Πετρελαίου. Λεπτομέρειες γιά τόν έρματισμό ή άφερμπομπό και άλλες πληροφορίες πού άπαιτούνται θά καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) Ερματισμός Δεξαμενών προοριζομένων άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα.

101.	Χαρακτηριστικά δεξαμενής(νών) πού έρματίσθηκαν.				
102.	'Ημερομηνία & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια ὅντωρ πού πρόκειται γά χρησιμοποιηθεῖ γιά πλόνηγραμμῶν ή έρματισμό διοχετεύθηκε στίς δεξαμενές πού προορίζονται άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα.				
103.	'Ημερομηνία & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια ἡ ἀντλία(ες) & οἱ γραμμές πλόθηκαν καὶ τὰ κατάλοιπα διοχετεύθηκαν σὲ δεξαμενή καταλοίπων.				
104.	'Ημερομηνία & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια ἐπὶ πλέον έρμα διοχετεύθηκε σὲ δεξαμενή(νές) άποκλειστικά προοριζόμενες γιά καθαρό έρμα:				
105.	'Ημερομηνία, ὧρα καὶ στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια: (α) τὰ ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων (β) τὰ ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν φορτίου (γ) ἄλλα ἐπιστόμια πού ἐπηρεάζουν τὸ σύστημα καθαροῦ έρματος, κλειστηκαν				
106.	Ποσότης καθαροῦ έρματος πού διοχετεύθηκε στὸ πλοῖο				

Ο ύπογράφων πιστοποιεῖ διτὶ ἐπιπροσθέτως μὲ τὰ ἀνωτέρω δλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, οἱ συνδέσεις & οἱ διασυνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου & τῶν σωληνώσεων ἔχουν ἀσφαλισθεῖ μὲ τὸ πέρας τοῦ έρματισμοῦ τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Αρμόδιος 'Αξιωματικός .....

Πλοίαρχος .....

## (Β) Απόρριψη καθαροῦ έρματος

107.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νών)				
108.	'Ημερομηνία, ὧρα & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ἐναρξὴ τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ έρματος (α) στὴν θάλασσα (β) σὲ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς				
109.	'Ημερομηνία, ὧρα & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὸ πέρας τῆς ἀπορρίψεως στὴν θάλασσα				
110.	Ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε (α) στὴν θάλασσα ἢ (β) σὲ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς				
111.	'Ἐλεγχθῆκε τὸ θαλάσσερα μά τυχόν ἀνάμεικη πετρελαῖον πρὸ τῆς ἀπορρίψεως;				
112.	Παρακολουθεῖτο ἡ ἀπόρριψη κατά τὴν διάρκεια τῆς ἐκφορτώσεως μὲ μετρητὴ περιεκτικότητος πετρελαίου;				

113.	'Υπήρχε ἐνδειξη ἀναμίξεως πετρελαίου & θαλασσέρματος πρὸ ἢ κατά τὴν ἀπόρριψη;				
114.	'Ημερομηνία & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια οἱ ἀντλίαι & οἱ σωληνώσεις πλύθηκαν μετά τὴν φόρτωση;				
115.	'Ημερομηνία & στήγμα τοῦ πλοίου κατά τὴν ὥποια (α) τὰ ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων (β) τὰ ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν φορτίου (γ) ἄλλα ἐπιστόμια πού ἐπηρεάζουν τὸ σύστημα καθαροῦ έρματος, κλειστηκαν				
116.	Ποσότης ρυπανθέντος ιδίωτος πού μεταφέρθηκε στὴν δεξαμενή(νές) καταλοίπων. 'Αναφέρονται τὰ χρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νών) καταλοίπων.				

Ο ύπογράφων πιστοποιεῖ διτὶ ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω δλα τὰ ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τὰ ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπὸ τὸ πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνώσεων εἰς συνδέσεις μεταξὺ των οἱ ἐνδοσυνδέσεις ἀσφαλιστικῶν μὲ τὸ πέρας τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ έρματος καὶ διτὶ ἡ ἀντλία (ες) καὶ οἱ σωληνώσεις, πού ἔχουν καθεστωθεῖ γιά τοὺς χειρισμοὺς τοῦ καθαροῦ έρματος, καθαριστηκαν καταλλήλως κατά τὸ πέρας τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ έρματος.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Αρμόδιος 'Αξιωματικός .....

Πλοίαρχος .....

Συμπλήρωμα 2

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΠΑΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ\*

'Όνομα πλοίου .....

Διεθνὲς διακριτικό σῆμα .....

Συνολική μεταφορική Ικανότης σὲ φορτίο ..... κυβ. μέτρα

Ταξείδι ἀπό ..... σὲ ..... (λιμήν(νες) (ήμερομηνία) (λιμήν(νες) (ήμερομηνία)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι χρονικές περιόδου πού καλύπτονται από τὸ Συμπλήρωμα δέον δπως τωντίζονται μέ τις περιόδους πού καλύπτονται από τὸ Βιβλίο πετρελαίου. Οι δεξαμενές πού καθεστωθεῖσαν μέ ἀργό πετρέλαιο θά πρέπει νά είναι οι αὐτές πού καθεστωθεῖσαν στὸ ἐγχειρίδιο λειτουργίας καὶ ὅργάνων πού ἀπαιτεῖται από τὸν Κανονισμό 13B (5) (α) τοῦ Πρωτοκόλλου. 'Ιδιαίτερη στήλη πρέπει νά χρησιμοποιεῖται γιά κάθε δεξαμενή πού πλένεται η ζέπλενεται μέ νερό.

### (Α) Πλύση μέ ἀργό πετρέλαιο

201.	'Ημερομηνία καὶ λιμήν δησού ἐλαβε χώρα πλύση μέ ἀργό πετρέλαιο ἢ στήγμα τοῦ πλοίου σὲ περίτωση κατά τὴν ὥποια ἐλαβε χώρα δι καθαρισμός μεταξύ δύο λιμανιῶν ἐκφορτώσεως.				
202.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νών) πού πλύθηκε (βλέπε σημείωση 1)				
203.	'Αριθμός συσκευῶν πού χρησιμοποιήθηκαν.				
204.	'Η πλύση ὅρχισε (α) ήμερομηνία καὶ ώρα (β) κενὸν δεξαμενῶν.				
205.	Μέθοδος πλύσεως πού χρησιμοποιήθηκε (βλέπε σημείωση 2)				

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς ..... 'Αρμόδιος 'Αξ/κός .....

Πλοίαρχος .....

Σημείωση 1: "Οταν μία μεμονωμένη δεξαμενή έχει μηχανήματα πλύσεως περισσότερα από ἕκεινα πού δύνανται νά λειτουργήσουν συγχρόνως, δπως περιγράφεται στὸ ἐγχειρίδιο λειτουργίας καὶ ὅργάνων, τότε τὸ τμῆμα πού πλύθηκε μέ ἀργό πετρέλαιο πρέπει νά χαρακτηρίσθει π.χ. Νο 2 κεντρική δεξαμενή πρωραῖο τημῆμα.

Σημείωση 2: Συμφωνα με τὸ ἐγχειρίδιο λειτουργίας καὶ ὅργάνων καταχωρίσατε ἀν χρησιμοποιεῖται μέθοδος πλύσεως ἐνός ή πολλῶν σταδίων." Αν χρησιμοποιεῖται μέθοδος πολλῶν σταδίων ἀναφέρατε τὸ κατακόρυφο τόξο πού καλύπτεται από τὰ μηχανήματα πλύσεως καὶ τόν ἀριθμό τῶν φορῶν πού τὸ τόξο αὐτό καλύπτεται γι' αὐτό τὸ εἰδικό στάδιο στοῦ προγράμματος.

\* Τὸ παρόν Συμπλήρωμα πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στὸ Βιβλίο Πετρελαίου γιά πετρελαιοφόρα πού λειτουργούν μέ δεξαμενές προοριζόμενες άποκλειστικά γιά καθαρό έρμα, σύμφωνα μέ τὸν Κανονισμό 13A τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προστηρημένου στὴν Διεθνή Σύμβαση γιά τὴν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Πλοΐα, 1973. 'Άλλες πληροφορίες σύμφωνα μέ τις σωστές ἀπαιτήσεις θα καταχωρίνηται στὸ Βιβλίο Πετρελαίου.

206.	Πίεση γραμμής πλύσεως.				
207.	Πλέας ή διακοπή πλύσεως (α) ήμερη μηνία και ώρα (β) κενό δεξαμενών.				
208.	Παρατηρήσεις.				

Οι δεξαμενές πλύθηκαν σύμφωνα με τά προγράμματα πού περιέχονται στό έγχειριδίο λειτουργίας και δργάνων (βλέπε Σημείωση 3) και διαπιστώθηκες ότι ήσαν στεγνές (χωρίς υγρά) κατά τό πέρας τού καθαρισμού.

(B) Καταιωνισμός με δύναρη ή διοχέτευση δύνατος υπό τόν πυθμένα τών δεξαμενών διά τών σωληνώσεων.

209.	Ημερομηνία και στίγμα τού πλοίου κατά τήν όποια έλαβε χώρα δικαιωνισμός ή διοχέτευση δύνατος.				
210.	Χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(νών) και ήμερη μηνία.				
211.	Όγκος τού δύνατος πού χρησιμοποιήθηκε.				
212.	Μεταφέρθηκε σε: (α) έγκαταστάσεις υποδοχής (β) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (γ) Αναφέρονται τά χαρακτηριστικά τής δεξαμενής(νών) καταλοίπων).				

Ημερομηνία έγγραφης ..... Αρμόδιος άξ/κός .....

Πλοιάρχος .....

### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 3

#### ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ\*

\*Όνομα πλοίου .....  
Διεθνές Διακριτικό Σήμα .....  
Συνολική μεταφορική ίκανότης σε φορτίο ..... κυβ. μέτρα  
Συνολική χωρητικότητα θαλασσέρματος ..... πού απαιτείται γιά τήν συμμόρφωση με τόν Κανονισμό 13 (2) και (3) τού  
Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου ..... κυβικά μέτρα  
Ταξείδι άπό ..... Πρός .....  
(λιμήν-νές) (λιμήν-νές)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι χρονικές περίοδοι πού καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα δέοντας σημείωση γιά την παρατήρηση των δεξαμενών που καλύπτονται από τό Βιβλίο Πετρελαίου.

(A) Έρματισμός διά θαλασσέρματος

(B)	Ανακατανομή έρματος ήπι τού πλοίου			
308.	Αιτία άνακατανομής.			
309.	Ημερομηνία και υπογραφή άρμοδιου άξιωματικού.			

(Γ) Απόρριψη θαλασσέρματος σε έγκαταστάσεις υποδοχής

311.	Ημερομηνία και λιμήν(νες) δπου άπορριψθηκε τό θαλάσσερμα.			
312.	Όνομασία ή χαρακτηριστικά τών έγκαταστάσεων υποδοχής.			
313.	Ολική ποσότητης θαλασσέρματος πού έκφορτώθηκε σε κυβικά μέτρα.			
314.	Μέθοδος υπολογισμού τής ποσότητος τού έρματος.			
315.	Ημερομηνία και υπογραφή άρμοδιου άξιωματικού.			
316.	Ημερομηνία και υπογραφή Πλοιάρχου.			
317.	Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίς τού δργάνου τής λιμενικής άρχης.			

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΟΣΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Καμπία άλλαγή

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ή ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΦΟΡΗΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ, ή ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Καμπία άλλαγή

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμπία άλλαγή

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμπία άλλαγή

Σημείωση 3. Εάν τά προγράμματα πού περιέχονται στό έγχειριδίο λειτουργίας και δργάνων δέν άκολουθονται τότε πρέπει νά παρέχονται λεπτομέρειες στήν στήλη τών παρατηρήσεων.

\* Τό παρόν Συμπλήρωμα θά πρέπει νά επισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου γιά δεξαμενόπλοια ειδικών πλόων σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Γ τού Παραρτήματος I τού Πρωτοκόλλου 1978 τού προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973 και προορίζεται ν' αντικαταστήσει τά Τμήματα (δ), (στ), (ζ) και (η) τού Βιβλίου Πετρελαίου. "Άλλες πληροφορίες πού δειπνούνται πρέπει νά καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

Αρθρο δεύτερο.

Ορισμός.

Ο δρος «Σύμβαση» που αναφέρεται στα έπόμενα αρθρα του παρόντος νόμου περιλαμβάνει τὰ κείμενα, που αναφέρονται στὸ προγράμματον αρθρο.

Αρθρο τρίτο.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις τῆς Σύμβασης.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις, οι οποίες αναφέρονται σὲ λεπτομερεσικὰ και τεχνικὰ θέματα τῶν Πρωτοκόλλων Ι καὶ ΙΙ και τῶν Παρατηρητῶν τῆς «Σύμβασης» θά γίνονται μὲ Π.Δ. που θὰ έκδιδονται μὲ πρότερη τῶν Ὑπουργῶν Εξωτερικῶν και Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Αρθρο τέταρτο.

Ἐξουσιοδότηση Νησιωτικῶν.

Μὲ Π. Δ/γμα ἔξουσιοδοτούνται:

1. Οι Ἑλληνικοὶ και ἄλλοδαποὶ Νησιωτικοὶ μὲ διεθνὲς κύρος γιὰ τὴ διενέργεια τῶν ἐπιθεωρήσεων και ἐλέγχων που προβλέπονται ἀπὸ τὴ «Σύμβαση» καθὼς και γιὰ τὴν ἔκδοση θεώρηση, ξινανέωση και παράταση τῶν πιστοποιητικῶν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

2. Οι ίδιοι Νησιωτικοὶ η τεχνικὲς ἑταῖρεις γιὰ τὸν ἐλέγχο καθὼς φύσης εἰδῶν ἐξοπλισμοῦ και ὅλικῶν, μὲ τὰ οποῖα ὑποχρεώνονται νὰ ἐφοδιάζονται τὰ πλοία και ἐγκαταστάσεις σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις του παρόντος νόμου τῆς «Σύμβασης» και τῶν Π. Διατηρητῶν και ὑπουργικῶν ἀποφάσεων που ἐκδίδονται σὲ ἐμπέλεση τοῦ παρόντος νόμου. Η τελικὴ δικασία ἔγκριση καταλληλότητας τῶν ὄντων εἰδῶν και ὅλικῶν παρέχεται ἀπὸ τὴν Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικῶν Πλοίων.

3. Οι φορεῖς οι οποῖοι ἔξουσιοδοτούνται: γάμφων μὲ τὶς διετάξεις του παρόντος ἀρθροῦ ἐλέγχουν τὰς ἐποτεύονται ἀπὸ τὴν Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικῶν Πλοίων τὰ διαφορά τὸ ἀντικείμενο τῆς ἔξουσιοδότησης, που τοὺς παρατηγένησε.

Αρθρο πέμπτο.

Ἐφαρμογή.

Οι διετάξεις του παρόντος νόμου, τῆς «Σύμβασης», τῶν Π. Διατηρητῶν και ὑπ. ἀποφάσεων, που έκδιδονται σὲ ἐκτέλεσή του, ἐφαρμόζονται:

α. Στὰ ἐλληνικὰ πλοία.

β. Στὰ πλοία μὲ ἔνη σημαῖα που καταπλέουν τὰς ἐλληνικὰ λιμάνια και ὅρμους η που βρίσκονται σὲ θαλάσσιο χώρο ἀλληγορικῆς δικαιοδοσίας σύμφωνα μὲ τὴν ἐθνικὴ νομοθεσία τὶς Διεθνεῖς Συμβάσεις, που κυρώθηκαν ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα.

γ. Στὶς ἐγκαταστάσεις που διέκοπται: στὴν Ἐλλάδα, στὶς δικοῖς προσεγγίζουν πλοία γιὰ τὴ διενέργεια καθὼς μορφῆς ἔργων και πράξεων και

δ. Στὰ πλοία, μηχανήματα, συσκευὲς και καθὼς φύσης ἐξοπλισμό, που κατασκευάζεται: στὴν Ἐλλάδα και προορίζεται γιὰ τὶς ἐγκαταστάσεις η τὰ πλοία.

Αρθρο ἑκτο.

Αρμόδιες Ἀρχές.

Αρμόδιες Ἀρχές γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διετάξεων του παρόντος νόμου, τῆς «Σύμβασης», τῶν Π. Διατηρητῶν και ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, που ἐκδίδονται γιὰ τὴν ἔκτελεση αὐτῶν, εἶναι στὴν Ἐλλάδα (ἐπωτερικὸ) η Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικῶν Πλοίων και οι Λιμενικὲς Ἀρχές και στὸ ἐξωτερικὸ οἱ Ἀξιωματικοὶ του Λιμενικοῦ Σώματος, που τοποθετούνται στὶς Ἐλληνικὲς Πρεσβείες η Προξενεῖς και ἄλλοι οἱ ἀπόκτητοι ναυτιλιακὰ καθήκοντα, στὶς δὲ περιπτώσεις που δὲν ὑπηρετοῦν λιμενικοὶ ἀξ/οι οἱ Ἐλληνικὲς Προξενικὲς Ἀρχές.

Αρθρο ἕβδομο.

Ἐπέκταση ἐφαρμογῆς — Ρύθμιση λεπτομερειῶν:

1. Μὲ Προεδρικά Διατάξματα:

α) Καθορίζονται οι δροι και οι λεπτομέρειες γιὰ τὴ συμμόρφωση μὲ τὶς διατάξεις του παρόντος νόμου και τῆς «Σύμβασης» τῶν πλοίων που δὲν ὑπάρχουν στὴ «Σύμβαση».

β) Τίθενται σὲ ισχὺ οἱ ἀποφάσεις, που υιοθετήθηκαν στὶς Διπλωματικές Διασκέψεις ιδίᾳ τὴν Ρύπανση τῆς θαλάσσης του 1973 και «διά τὴν Ἀσφάλεια τῶν Δεξαμενοπλοίων και τὴν ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης» του 1978, καθὼς και οι υιοθετούμενες καθὼς φορά ἀποφάσεις ἀπὸ τὸ Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβούλευτικό Ὀργανισμό (IMCO), που ἀποβλέπουν στὴν προσωγγή τῆς Ἀσφάλειας τῆς Ναυτιλίας και στὴν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

γ) Εἶναι θυντὸ νὰ κωδικοποιοῦνται σὲ ένιστο καύμενο οι διατάξεις τῆς Διενούσιας Σύμβασης «περὶ προλήψεως τῆς εἰς τῶν πλοίων ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης 1973» και αἱ τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που περιέχονται στὸ κυρώμενο Πρωτόκολλο 1978.

δ) Ρυθμίζεται καθὼς ἀναγκαῖα λεπτομέρεια γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ του παρόντος νόμου και τῆς «Σύμβασης» που κυρώνεται.

2. Μὲ Ὑπουργικὲς ἀποφάσεις:

α) Καθορίζονται οι προδιαγραφὲς και οι λοιποὶ δροι και λεπτομέρειες κατασκευῆς, τοποθέτησης και λειτουργίας, τῷ καθὼς φύσης εἰδῶν ἐξοπλισμοῦ, τῶν δικτύων και τῶν ἐξεργητικῶν αὐτῶν, που πρέπει νὰ φέρονται στὰ πλοία σύμφωνα μὲ τὶς διετάξεις τῆς «Σύμβασης».

β) Επιτρέπεται νὰ ἐγκρίνονται ισοδύναμες ρυθμίσεις γιὰ τὶς οποῖες ο Κανονισμός 3 του Κεφαλίου 1 του Παραρτήματος 1 τῆς «Σύμβασης» ἀναφέρει.

Αρθρο ὅγδοο.

Ἀπογόρευση προσέγγισης και ἀπόπλου.

Απὸ τὴν ἡμερομηνία που δέσιο ισχύει η «Σύμβαση» ἀπαγορεύεται η προσέγγιση στὰ Ἑλληνικὰ Λιμάνια η ὁ ἀπόπλους ἀπὸ αὐτά Ἑλληνικῶν πλοίων η πλοίων μὲ ἔνη σημαῖα, χωρῶν που μετέχουν η ὅπῃ στὴ «Σύμβαση» ἐφ' ὅσον αὐτές δέν συμμαρφώνονται σ' αὐτή.

Αρθρο ἑντατο.

Κυρώσεις — Πρεσβυγές.

1. Μὲ τὴν ἐπιφύλαξη τῆς διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 13 και 14 του N. 743/1977 «περὶ προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ποὺ ρυμίσεις συναρπάνων θεμάτων» ὅπως συμπληρώνεται μὲ τὸ ἀρθρο ἐνατα του N. 1147/1981 (ΦΕΚ 110Α/1981) «περὶ κυρώσεως τῆς υπογραφείσης εἰς Λιονδίνον, πόλιν Μεξικοῦ, Μόσχαν και Οὐάσιγκτον 1972 Δ.Σ. κλπ.» που ἀναφέρονται σὲ περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης τῆς θαλάσσης ἀπὸ πλοία η ἐγκαταστάσεις:

α) Επιβάλλεται μὲ αἵτιολογμένη ἀπόφαση τῶν ἀρμόδιων Αρχῶν, που ἀναφέρονται στὸ Αρθρο Ἐκτο, πρόστιμο μέχρι 800.000 δραχμῶν στὸν παραβάτες του παρέντος νόμου, καθὼς και στοὺς παραβάτες τῶν Προεδρικῶν Διατηρητῶν και τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ποὺ θὰ ἐκδαδοῦν σὲ ἐκτέλεσή του, ἀνεξάρτητα σὲ ποινική η πειθαρχική δίωξη ἀπὸ ἀλλες διατάξεις.

β) Εφόσον πρόκειται γιὰ παραβάτες, ποὺ γίνονται σὲ πλοία εἰναι δινατό ἀπὸ τότε ποὺ θὰ κοινοποιηθεῖ η ἀπόφαση, ποὺ ἐπιβάλλει τὸ πρόστιμο, νὰ ἀπαγορευθεῖ ὁ ἀπόπλους του πλοίου μέχρι νὰ καταβληθεῖ τὸ πρόστιμο η γά κατατεθεῖ ισόποση ἐγγυητική ἀποτολή Τράπεζας.

γ) Βασιζόμενος στὴν έφαρμογὴ της Σύμβασης, ποὺ προστίθεται σὲ ποινική πειθαρχική προδιαγραφές δεκαπέντε (15) ημερῶν, ποὺ ἀρχίζει ἀπὸ τὴν ἐπέμενη τῆς κοινοποίησης τῆς Σύμβασης, ἐνώπιον του Διοικητικοῦ Πρωτοδικείου τῆς περιοχῆς, μονομελούς μὲν σύνθεσης γιὰ τὰ

προστίμου μέχρι διαποσίων χιλιάδων (200.000) δρχ., τριψελούς δέ σύνθετης για μεγαλύτερο ποσό προστίμου. Η αποκηγή της προσφυγής δέν αναπτύλλει την έκταση της απόφεσης.

**2. Μέ Προεδρικά Διατάγματα μπορεί να ενδέκονται τὰ δριτά τῶν προστίμων.**

**3. Τὰ προτίμα ποὺ ἀποτελοῦνται σύμφωνα μὲ τὸ παρὸν δῆμορο ἀποτελοῦν ἔσοδα τοῦ Δημοσίου καὶ εἰσπράττονται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Κώδικα για τὴν εἰσπράξη Δημοσίου Επένδυσην.**

"Αρθρο δέκατο.

'Αναστολή.

Μέ Π.Δ. ἐπιτρέπεται σὲ περίπτωση πολέμου η ἑχθροπράξην, κινδύνου παλάμου η ἑχθροπράξιῶν η γενικότερη σύρραξη, η δλαγὴ η μερικὴ ἀναστολὴ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κειμένων, καὶ χωρώνται μὲ τὸν παρόντα νόμο.

"Αρθρο ἑνδέκατο.

Κείμενα.

Σὲ περίπτωση σύγκρουσης μεταξὺ τοῦ 'Αγγλικοῦ καὶ 'Ελληνικοῦ κειμένου τῆς «Σύμβασης» ὑπερισχύει τὸ 'Αγγλικό.

"Αρθρο δωδέκατο.

'Αρμοδιότητα γιὰ τὴν ἔκδοση ἐκτελεστικῶν Διατάγμάτων καὶ 'Αποφάσεων.

'Αρμόδιος γιὰ τὴν πρόταση καὶ ἔκδοση τῶν Προεδρικῶν Διατάγμάτων καὶ τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ποὺ προβλέπονται στὸν παρόντα νόμον εἶναι ὁ 'Υπουργὸς Εμπορικῆς Νοτιοδίστης, ἐπτὸς ἢν δρύζεται διαφορετικά.

"Αρθρο δέκατο τρίτο.

Διατάξεις ποὺ προκοπούνται καὶ χωταργούνται.

'Απὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ δὲ ισχύει ὁ παρὼν νόμος:

1. Στὸ ἄρθρο δῆμος τοῦ N. 314/1976 ἀπερὶ χωρώσεως τῆς ὑπουργοφαρμένης ἐν Βρετανίᾳ Διεθνοῦς Συμβάσεως (περὶ

ἐποικηῆς εὐθύνης συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ ρυπάνσεως ὑπὸ πεπραλίσιου 1969 καὶ ρυθμίσεως συναρπάνων θεμάτων) προστίθεται ἐδάφιο μὲ στοιχεῖο (δ), τὸ δὲ ἐδάφιο (δ) τοῦ αὐτοῦ δῆμρου ἀριθμεῖται εἰς ἐδάφιον ε', ποὺ ἔχει ὡς ἑξῆς:

"(δ) Προσδιορίζονται τὰ ὅργανα καὶ ή ἐν γένει διοικητική καὶ δικαστική διαδικασία ἰδρυσης, διαχείρισης, κατανομῆς καὶ διανομῆς τοῦ ὑπὸ τῆς χωρουμένης Διεθνοῦς Σύμβασης προβλεπόμενου Κεφαλλίου περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.

2. Καταργοῦνται: τὰ N.Δ. 4529/1966, 382/1974, 387/1974 καὶ ὁ N. 297/1976, ὡς καὶ κάθε ἄλλη διάταξη ἢ ὅποια ἀναφέρεται σὲ θέματα ποὺ ρυθμίζονται μὲ τὸν παρόντα νόμο.

"Αρθρο δέκατο τέταρτο.

Η ισχὺς τοῦ νόμου αὐτοῦ ἀρχίζει ὑπὸ τὴν ζημιοσίευσή του στὴν 'Εργμερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Πραγγέλλομεν νὰ δημοσιευθῇ εἰς τὴν 'Εργμερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ κείμενον τοῦ παρόντος καὶ νὰ ἐκτελεσθῇ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

'Αθῆναι, 20 Ιουλίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΑΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΙΩΑΝΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΑΡΣΕΝΗΣ
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΑΟΥΡΙΑΝΟΣ	
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ	

Θεωρηθῆκε καὶ τέθηκε ἡ Μεγάλη Συφραγίδα τοῦ Κράτους.

'Αθῆναι, 21 Ιουλίου 1982

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ**



